Nr 17 (128)

KIEROWCA

PISMO ŻOŁNIERZY SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ - WOJSK PANCERNYCH I ZMECHANIZOWANYCH

Rok siódmy | Warszawa, 1 — 15 września | 1954 r.

NIEUSTANNIE DĄŻYĆ DO NOWYCH SUKCESÓW W OGÓLNOWOJSKOWYM WYSZKOLENIU ŻOŁNIERZY – KIEROWCÓW

Okres letnich ćwiczeń żołnierze naszego ludowego Wojska Polskiego intensywnie wykorzystują na pogłębienie i mistrzowskie opanowanie swych specjalności. Z pełnym napięciem sił, z całkowitym oddaniem i energią szkolą się oni we władaniu tą skomplikowaną i nowoczesną techniką, w którą wyposażyła Siły Zbrojne PRL klasa robotnicza dla obrony socjalistycznego budownictwa w naszym kraju, dla obrony pokoju. Wśród żołnierzy wszystkich rodzai wojsk i służb szczególnie odpowiedzialne zadania w procesie intensywnego szkolenia na obozach letnich mają wszyscy żołnierze-kierowcy i specjaliści samochodowi. Im bowiem powierzono wspaniałe pojazdy mechaniczne wojska — najlepsze na świecie samochody, ciągniki, motocykle i różne pojazdy specjalne. Toteż w trosce o stan techniczny całego parku pojazdów mechanicznych i o stałe podnoszenie swych kwalifikacji poświęcają żołnierze naszej służby wiele czasu, sił i umiejętności. Punktem honoru każdego kierowcy i specjalisty samochodowego jest stać się mistrzem swej specjalności — przodownikiem we wszystkich dziedzinach żołnierskiej służby, odznaczonym zaszczytną odznaką „Wzorowy Kierowca".

Aby być mistrzem swej specjalności, trzeba również przodować i w wyszkoleniu ogólnowojskowym. O tym muszą dobrze pamiętać wszyscy żołnierze służby samochodowej, którym dowództwo oddało do rąk nie tylko pojazdy mechaniczne, ale i broń żołnierską.

Mocno utkwił w pamięci każdego z nas rekrucki okres służby wojskowej. Wtedy to uczyliśmy się prawidłowo władać bronią, dowiedzieliśmy się, jak należy ją konserwować, opanowywaliśmy zasady musztry, uczyliśmy się regulaminów — słowem zdobywaliśmy podstawy do pełnienia zasadniczej służby w szeregach naszego ludowego wojska. Okres ten jednak minął szybko, a my, kierowcy i mechanicy, oddaliśmy się z zapałem pełnieniu swych obowiązków zgodnie z naszą specjalnością. Wielu z nas może już poszczycić się poważnymi osiągnięciami w użytkowaniu pojazdów mechanicznych, w oszczędności, czy racjonalizatorstwie. Ale nie zapominajmy, że jak w wyszkoleniu fachowym, tak i w wyszkoleniu ogólnowojskowym musimy dążyć do coraz to nowych, coraz większych osiągnięć.

Wiadomo przecież, że kto nie idzie naprzód ten się cofa. A my, żołnierze-kierowcy, pragniemy we wszystkich dziedzinach podnosić i doskonalić poziom swego wyszkolenia. Pragniemy wszechstronnego i nieustannego rozwoju naszych umiejętności żołnierskich ponieważ rozumiemy, że tylko wtedy wypełnić będziemy mogli każde postawione przed nami zadanie.

Nie wolno nam również zapominać i o tym, że z biegiem czasu dowództwo stawia przed nami coraz to większe i trudniejsze wymagania. Zmienił się zasadniczo charakter służby samochodowej: ze służby tyłowej, gospodarczej, stała się ona służbą liniową. Dziś stoją przed nami m. in. odpowiedzialne zadania bojowe takie, jak np. zabezpieczenie działania piechoty w natarciu, współpraca z różnymi rodzajami wojsk pod ogniem nieprzyjaciela i w jego zasięgu, działanie w związkach pancernych itd. Wszystko to wymaga od żołnierza-kierowcy nie tylko mistrzowskiego opanowania swej specjalności, ale i kunsztu bojowego, a więc pełnego przygotowania z zakresu wyszkolenia ogólnowojskowego.

Znaczy to, że do obowiązków wojskowego kierowcy należy nie tylko wzorowe użytkowanie pojazdu mechanicznego, ale i umiejętne posługiwanie się bronią, zarówno indywidualnie, jak i w pododdziale; umiejętne zorganizowanie obrony, jak i udział w natarciu na nieprzyjaciela, gdy zajdzie tego potrzeba. A więc musi on celnie strzelać, skutecznie posługiwać się inną bronią i dobrze rzucać granatem. Musi znać wszelkie zasady walki na bagnety i walki pozycyjnej zgodnie z regulaminem piechoty.

Powierzoną sobie podczas wykonywania zadań bojowych broń żołnierz-kierowca musi umieć odpowiednio chronić, konserwować i zabezpieczać przed zanieczyszczeniem, bądź uszkodzeniem w czasie jazdy samochodem.

Żołnierz - kierowca musi stale pamiętać, że wykonanie zadań zależeć będzie w równej mierze od poziomu jego wyszkolenia bojowego jak i fachowego — zależeć będzie często od tego, jak potrafi powierzoną mu bronią osłonić swój pojazd i utorować nią drogę do wyznaczonego celu. Słuszności tego dowiodła miniona wojna z niemieckim faszyzmem, kiedy to kierowcy I i II Armii WP nie rzadziej od piechurów kulami swych PM-ów znaczyli szlak bojowy służby samochodowej.

Dziś nasza ludowa Ojczyzna stawia przed wszystkimi żołnierzami Sił Zbrojnych PRL nie mniej doniosłe zadania. Dla ich pełnego wykonania potrzebne jest żołnierzom służby samochodowej uzyskanie najwyższego poziomu wyszkolenia bojowego. W uzyskaniu takiego poziomu wyszkolenia ogólnowojskowego podczas letnich ćwiczeń pomoże każdemu z nas żołnierzy - kierowców, pełne oddanie dla sprawy Ludownictwa socjalistycznego i gorąca miłość ludowej Ojczyzny.

Nasze osiągnięcia

Zagadnienie oszczędności materiałów pędnych i smarów dobrze jest znane i należycie zrozumiane przez żołnierzy-kierowców naszego pododdziału samochodowego. W tym kierunku mamy już poważne osiągnięcia, oszczędzając wiele tysięcy złotych.

Ostatnie sprawozdanie wykazało, że tacy kierowcy jak kpr. Kasza, kpr. Kasprzyk, st. szer. Matusiak i st. szer. Denko potrafią umiejętnie eksploatować swoje pojazdy oszczędzając setki kg cennego materiału pędnego. Wartość zaoszczędzonego paliwa tylko w ostatnim kwartale wynosi 8150 zł. Należy się spodziewać, że oszczędność mps w bieżącym kwartale przewyższy cyfrę ubiegłego okresu.

kpr. Z. Żyłka

UWAGA! Korespondenci

W okresie od 12 września do 12 października br. naród nasz obchodzić będzie miesiąc Pogłębienia Przyjaźni Polsko-Radzieckiej. W tym czasie dwutygodnik „Kierowca" zamieszczać będzie wiadomości o Kraju Rad oraz poświęci wiele miejsca rosnącej stale współpracy, przyjaźni i pomocy ZSRR dla naszej Ojczyzny. W związku z tym Redakcja pragnąc pobudzić swych korespondentów do wzmożonej współpracy w tym okresie postanowiła ogłosić

KONKURS

na najlepsze prace z terenu dotyczące tematyki Miesiąca Przyjaźni.

Za najlepsze artykuły nadesłane w terminie do 5 października br. przeznaczamy cenne nagrody książkowe z dziedziny techniki motoryzacyjnej.

I. miejsce. Książka: Podhorski — Okołow — Podręcznik kierowcy w pytaniach i odpowiedziach

II. miejsce. Książka: Tuszyński — Samochodowe silniki wysokoprężne

III. miejsce. Książka: Ignatowicz i Jaśkiewicz — Budowa samochodu cz. I

Oczekujemy więc na Wasze prace.

REDAKCJA

Nauki Września

Nigdy Polacy nie zapomną tej daty. Z zachodu, północy i południa runęły na kraj zmechanizowane i zmotoryzowane hordy. W kleszczach miażdżącej przewagi hitlerowskiej zgniecione zostały wojska polskie, choć żołnierze stawiali zaciekły opór, chociaż do legendy przeszły bohaterskie zmagania żołnierzy Westerplatte i obrońców Warszawy. Zgnieciony został opór, bo ci, którzy od dwudziestolecia rządzili krajem od dawna byli w zmowie z wrogiem, od dawna przygotowali klęskę i uczynili wszystko co można, aby stała się ona nieunikniona.

Przyszedł jednak czas, kiedy naród wyciągnął wnioski z doświadczeń wrześniowej katastrofy. Na zawsze poza nawias narodu wyrzuceni zostali jej sprawcy. Na zawsze od rządów w narodzie odsunięte zostały klasy, które katastrofę zawiniły.

Ale nie tylko w zakresie ustroju naród nasz wyciągnął wnioski. Wszyscy Polacy dobrze dziś wiedzą, kto w świecie jest naszym przyjacielem, a kto wrogiem. Wszyscy Polacy wiedzą dziś, że właśnie dzięki Związkowi Radzieckiemu, którego pomoc zdradziecko odtrącił rząd w 1939 roku — odzyskaliśmy niepodległość i stworzone zostały warunki dla prawdziwie wolnego rozwoju narodowego.

Wszyscy Polacy wiedzą dziś również, że istnieją nadal te siły, które spowodowały Wrzesień i które również dziś dybią na całość i niepodległość naszej Ojczyzny. W rocznicę Września społeczeństwo nasze ze szczególną uwagą śledzi rozwój wypadków w Niemczech, gdzie toczy się walka o utrwalenie pokoju, o poskromienie sił agresji. Z sympatią patrzą Polacy na wysiłki Niemieckiej Republiki Demokratycznej, która dała światu przekonywający przykład pokojowego, demokratycznego państwa niemieckiego. Z wnikliwą uwagą społeczeństwo polskie patrzy na odbudowę militaryzmu w Niemczech zachodnich, gdzie przy czynnym poparciu i pomocy amerykańskich trustów krzewi się coraz bardziej duch zaborczości i wojny. Naród nasz pomny nauk Września ze szczególną czujnością patrzy za Łabę.

Dziś nie jesteśmy już bezbronni. Zbudowaliśmy nową Polskę, prawdziwą ojczyznę ludzi pracy, milionów robotników, chłopów, inteligencji polskiej. Oparliśmy niepodległość i szczęście naszej ojczyzny na nowych fundamentach — na woli mas ludowych, na sojuszu ze Związkiem Radzieckim, na sojuszu z postępowymi siłami całego świata. W naszych oczach, z naszej pracy tworzą się w Polsce rzeczy wielkie, rozwija się i rozkwita nasz kraj ojczysty.

W 15-tą rocznicę września patrzymy nie tylko wstecz, ale i naprzód. Śmiało i pewnie maszerujemy ku lepszej przyszłości. W naszej walce o pokój, o jego lepsze jutro nie jesteśmy osamotnieni. W naszym marszu widzimy przed sobą Związek Radziecki, czujemy milionowe siły obozu pokoju.

Wyciągnęliśmy wnioski z tragedii wrześniowej — budujemy Polskę socjalistyczną.

(kw)

Przed miesiącem przyjaźni

Przygotowania do uroczystego obchodu Miesiąca Pogłębienia Przyjaźni Polsko-Radzieckiej w N-tym odziale samochodowym są już w pełni. Odprawa aktywu propagandowego i kulturalno-oświatowego skupiła uwagę żołnierzy na głównych zadaniach Miesiąca.

— „Nasz pododdział posiada chlubne tradycje bojowe polsko-radzieckiego braterstwa broni — mówił na odprawie kpr. Milanowski. — Dlatego też w pracy agitacyjnej, w pogadankach z żołnierzami będę przytaczał wyjątki z bojowych kart tej pięknej historii. Wiązać je będą z fragmentami literatury pięknej Szołochowa i Simonowa, Wasilewskiej i Broniewskiej".

Postanowiono, że dla zapoznania żołnierzy i oficerów z najnowszymi zdobyczami radzieckiej techniki samochodowej, a także i z innych dziedzin nauki należy zorganizować odczyty i referaty.

Odbędzie się specjalny odczyt o zdobyczach radzieckiej nauki w dziedzinie wykorzystania energii atomowej dla celów pokojowego budownictwa. Od dłuższego czasu, a szczególnie od chwili ogłoszenia komunikatu TASS o uruchomieniu w ZSRR pierwszej elektrowni przemysłowej o napędzie atomowym, wśród żołnierzy wzrosło znacznie zainteresowanie artykułami i publikacjami na ten temat.

Rady świetlicowe w pododdziałach opracowały plany kalendarza, na których umieszczono daty poszczególnych imprez kulturalnych, odczytów itp. W planie tym można znaleźć takie pozycje jak: spotkanie z frontowymi żołnierzami, konkurs pieśni żołnierskich sławiących przyjaźń polsko-radziecką, konkurs gazetek ściennych, a także ciekawsze audycje słowno-muzyczne.

— „Im bliżej Miesiąca Przyjaźni Polsko-Radzieckiej — opowiada szer. Kublaczek, przodujący kierowca samochodowy — tym bardziej wyczuwa się u nas tętno pracy, która ma ułatwić nam wszechstronne poznanie Kraju Rad i jego bohaterskich obrońców — żołnierzy Armii Radzieckiej".

Z dotychczasowych przygotowań można sądzić, że w oddziale oficera S. Miesiąc Pogłębienia Przyjaźni Polsko-Radzieckiej wzbogaci życie żołnierskie, przyczyniając się do pogłębienia braterskiej przyjaźni naszych narodów.

Przodujący przewodniczący koła ZMP

Jednym z przodujących żołnierzy pododdziału oficera Bogdanowa jest przewodniczący koła ZMP szer. Drygała, który z dnia na dzień pogłębia swą wiedzę, a wolne chwile poświęca nie tylko na osobistą naukę, ale pomaga również kolegom. Praca organizacyjna w jego kole stoi na wysokim poziomie. Pragnie, aby jego koło ZMP-owskie zajęło pierwsze miejsce w oddziale.

Obecnie wszyscy członkowie ZMP dzięki inicjatywie szer. Drygały dostali polecenia organizacyjne, które należycie wykonują, podnosząc tym samym poziom ideologiczny.

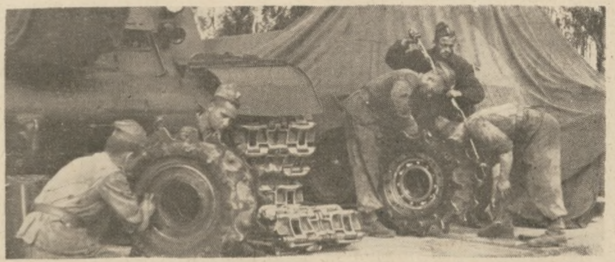
Organizacja ZMP w wojsku jest pomocnikiem dowódcy, i dzięki dobrej i aktywnej pracy zarządu i wszystkich członków ZMP pomaga osiągnąć dobre wyniki w wyszkoleniu i wychowaniu żołnierzy. Na zebraniach ZMP omawia się rezultaty, jakie dała samopomoc koleżeńska, jak również system prowadzenia nauki własnej i zajęć świetlicowych. Dzięki właśnie tej współpracy dobrze przygotowaliśmy się do letnich obozowych ćwiczeń.

ZMP-owcy rozumieją, że należyte przygotowanie pojazdów mechanicznych w dużej mierze przyczynia się do podniesienia poziomu wyszkolenia, a więc do osiągnięcia lepszych wyników.

Otaczamy — mówi kol. Zakowski — wielką troską swoje samochody, wiemy bowiem, że jeżeli nie będziemy dbać o nie, aby były sprawne w każdej chwili, to nie wykonamy swoich zadań.

szer. M. Pietraszko

Wyróżnili się podczas letnich ćwiczeń



Na obozach letnich nasi żołnierze w trudnych warunkach polowych doskonalą swój kunszt bojowy — podnoszą na wyższy poziom wyszkolenie ogólnowojskowe, polityczne i fachowe. Wśród wielu wyróżniających się żołnierzy-czołgistów szczególne uznanie należy się mechanikom-kierowcom N-tego oddziału wojsk pancernych i zmechanizowanych, którego dowódcą jest oficer M. Mechanicy tego oddziału, pomimo trudnych warunków, nie tylko doprowadzili cały park wozów bojowych do pełnej gotowości technicznej, lecz swą postawą dopomogli załogom czołgów do wyróżnienia się na okręgowych ćwiczeniach taktyczno-ogniowych. Na zdjęciu: specjaliści oddziału oficera M. przy pracy.

Dobrze pojęte koleżeństwo



W każdym pododdziale, do którego zostali skierowani żołnierze z różnych krańców Polski, robotnicy i chłopi, uczniowie zaraz po ukończeniu szkół, traktorzyści z POM-ów, członkowie spółdzielni produkcyjnych, członkowie PZPR, ZMP i bezpartyjni, nieznający się nawzajem i nieżyci z sobą, wielkie znaczenie dla stworzenia mocnego kolektywu ma dobrze pojęte koleżeństwo żołnierskie. Im większe jest koleżeństwo w pododdziale, tym większa jest jego sprawność i gotowość bojowa, tym lepiej wykonuje się każde powierzone zadanie, coraz bardziej podnosi się poziom wyszkolenia bojowego i politycznego, lepiej się dba o broń i sprzęt wojskowy oraz uzyskuje się coraz lepsze wyniki.

Regulamin służby wewnętrznej określając obowiązki żołnierzy ludowego Wojska Polskiego, nakazuje:

„...wysoko cenić koleżeństwo żołnierskie, pomagać kolegom słowem i czynem, powstrzymywać ich od niewłaściwego postępowania i nie szczędząc własnego życia pomagać im w niebezpieczeństwie..."

Spełnić ten obowiązek żołnierski nakazany regulaminem może tylko żołnierz świadomy swych obowiązków wobec Ojczyzny, dobrze rozumiejący czym jest koleżeństwo, skąd ono pochodzi, jakim celom służy i jak przejawia się w naszym codziennym życiu żołnierskim, na ćwiczeniach i w koszarach, na wykładach i przepustce, w pracy i zabawie.



Załoga każdego wozu bojowego — to jeden zgrany zespół, w którym żołnierzy łączy prawdziwe koleżeństwo. Na zdjęciu: czołgiści N-tego oddziału omawiają przebieg ukończonych ćwiczeń

Czy można powiedzieć, że dobrze rozumie koleżeństwo żołnieskie kierowca szer. Kozłowski Ryszard z N-tego oddziału, który nie przygotował swego wozu do przeglądu, co obniżyło ogólną ocenę i przekreśliło wysiłki jego kolegów, którzy nadzwyczaj sumiennie przygotowali swoje wozy do przeglądu. Czy dobrze rozumieją koleżeństwo żołnierskie kierowcy N-tego oddziału st. szer. Jasiński Józef i szer. Knapik Jan, którzy wiedząc, że ich kolega, szer. Jaskólski Jan, będąc razem z nimi na wyjeździe służbowym nadużył alkoholu i na skutek szybkiej jazdy spowodował wypadek i lekko uszkodził wóz. Nie zameldowali o tym dowódcy, nie starali się wpłynąć na szer. Jaskólskiego, by nie pił wódki i stosował się do przepisów drogowych; będąc wszyscy członkami ZMP nie postawili tej sprawy przed organizacją ZMP-owską, a przeciwnie pomogli szer. Jaskólskiemu do zatuszowania wypadku i naprawienia samochodu. Tak źle pojęte koleżeństwo dało wkrótce swoje wyniki. Szer. Jaskólski pewny dyskrecji kolegów i bezkarności, nadużył znowu alkoholu w czasie jazdy i rozbił samochód. Gdyby jego koledzy Jasiński i Knapik postarali się wpłynąć wychowawczo na Jaskólskiego, gdyby zajęła się nim organizacja ZMP-owska, gdyby dowództwo zwracało na niego baczniejszą uwagę, czy doszłoby do tak smutnego końca? Na pewno nie. Kto wyrządził szkodę szer. Jaskólskiemu? Jego własni koledzy przez fałszywie pojęte koleżeństwo.

Czy można powiedzieć, że w pododdziale „Z" istnieje mocny i koleżeński kolektym? Na pewno nie, jeżeli będziemy sądzić z niżej przytoczonego faktu. Zbliżały się egzaminy. Elewi pododdziału „Z" gorączkowo przygotowywali się do egzaminów. Kompanie przystąpiły do współzawodnictwa między sobą o jak najlepsze wyniki. Kompania oficera Zagórskiego miała wielkie szanse do zajęcia pierwszego miejsca, miała w swym składzie wielu przodowników nauki, ale obok nich było kilku kolegów opuszczających się w nauce, na których ani organizacja ZMP-owska, ani lepiej stojący w nauce elewi nie zwórcili uwagi, nie zaopiekowali się nimi i nie przyszli im z pomocą. W rezultacie kompania zajęła drugie miejsce.

Możnaby mnożyć przykłady braku koleżeństwa żołnierskiego lub złego jego zrozumienia, które odbijało się na pracy pododdziału i osłabiało siłę jego kolektywu.

Prawdziwe koleżeństwo nie znosi ukrywania braków i wykroczeń kolegów. Takie postępowanie nie jest przyjaźnią, lecz fałszywym koleżeństwem. Żołnierz-kolega, który popełnia wykroczenie, opuszcza się w pracy i nauce, działa na szkodę swego pododdziału, na szkodę swoich kolegów, na szkodę wojska i źle wypełnia swój żołnierski obowiązek wobec Ojczyzny szkodzi sobie, ponieważ obniża poziom swojej dyscypliny i wyszkolenia, czyli to, co winno cechować dobrego i sprawnego żołnierza.

Ujawniając braki i wykroczenia kolegi, powstrzymując go przed złym postępowaniem, przychodząc mu w porę z pomocą, wykazujemy, że rozumiemy czym jest prawdziwe koleżeństwo żołnierskie. W ten sposób umożliwiamy mu zrozumienie swego błędu, usunięcie tego błędu i wrócenie na drogę rzetelnej pracy.

Prawdziwa przyjaźń wymaga wzajemnej pomocy koleżeńskiej, stanowczej i bezpośredniej krytyki.



Pomóc koledze to nie znaczy wykonać za niego jakieś zadanie, lecz tak wytłumaczyć jego sens, aby mniej doświadczony żołnierz mógł sam wypełnić swój obowiązek. Na zdjęciu: kpr. Dolata wyjaśnia młodym kierowcom przykładowo konieczność sprawdzania układu chłodzenia w okresie ćwiczeń letnich

Dobrym jest ten kolektyw i dobrze jest w nim zrozumiane koleżeństwo żołnierskie, w którym omawia się na zebraniach żołnierskich i ZMP-owskich każdą złą ocenę, każde wykroczenie, każde naruszenie przepisów dyscypliny wojskowej i szuka się dróg dla ich przezwyciężenia.

W pododdziałach, w których panuje duch takiego koleżeństwa z dnia na dzień rośnie liczba przodowników wyszkolenia bojowego, politycznego i fachowego, podnosi się poziom dyscypliny i gotowości bojowej.

Zadaniem członków partii, ZMP-owców i agitatorów jest stałe wyjaśnianie zasad, na których opiera się koleżeństwo wojskowe, dzięki któremu rozwija się i krzepnie prawdziwa przyjaźń między żołnierzami.

Należy popularyzować hasła mówiące o koleżeństwie żołnierskim, w gawędach żołnierskich przytaczać różne przykłady, opowiadające o bohaterskich żołnierzach, przykłady z codziennego życia pododdziału, które obrazują prawdziwe koleżeństwo żołnierskie.

Być koleżeńskim — to obowiązek każdego żołnierza nałożony na niego przez Ojczyznę i regulamin wojskowy. Jak w każdej dziedzinie, tak i tutaj winni świecić przykładem i przodować członkowie partii i ZMP. Wzorem i przykałdem dla nas winno być koleżeństwo żołnierzy bohaterskiej Armii Radzieckiej, które było jednym z czynników potęgi i zwycięstw nad faszyzmem.

Wzmacniając koleżeństwo żołnierskie, wzmacniamy siłę ludowego Wojska Polskiego i obronność naszej Ojczyzny.

ppłk J. Małachowski

Imperializm — Twój wróg

Nieustanne sukcesy krajów obozu pokoju spędzają sen z powiek imperialistycznym podżegaczom wojennym. Toteż w obawie przed utratą milionowych zysków, przed zniżką kursów giełdowych, jaką powoduje każda pokojowa akcja polityczna Związku Radzieckiego — w obawie przed pokojem, rozpętują imperialiści anglo-amerykańscy w podległych sobie krajach histerię wojenną. Jednocześnie organizują wypadowe bazy wojenne, montują agresywne bloki i pakty, zbroją i przeszkalają nowy zachodnio-niemiecki Wehrmacht.

Pododdział takiego właśnie Wehrmachtu widzicie na zdjęciu poniżej. Jakże dobrze znana nam jest taka scena z okresu hitlerowskiej okupacji w Polsce. Faszystowskie zbiry czyszczą broń. I to gdzie? Na peronie dworca kolejowego. Przecież i u nas „walczyli" oni z ludnością cywilną.

Dziś broń faszystowskiego zbira, tym razem broń wręczona przez Adenauera i jego amerykańskich mocodawców, skierowana została przeciwko pracującej pokojowo dla zjednoczenia Niemiec ludności Trizonii. Przeciwko wszystkim postępowym siłom niemieckiego narodu, które, pomimo prześladowań, walczą już tam pod przewodnictwem komunistycznej partii o wolne i pokojowe Niemcy.



Nie dawno żołdacy Adenauera mieli niedopuścić przybywającej na zjazd młodzieży niemieckiej do Berlina. Jednakże w walce o przyszłość niemieckiego narodu postępowej młodzieży z FDJ przeszkodzić nie mogą nawet amerykańskie karabiny adenauerowskich żołdaków. O tym muszą pamiętać pogrobowcy Hitlera.

S

Piętnaście lat temu

(ciąg dalszy z numeru 16)

NARÓD polski nienawidził sanacyjnych rządów terroru i nędzy; wzrastał opór mas ludowych i wzmagała się wola walki o ludową Ojczyznę. Na czele tej walki stała zahartowana bohaterska partia proletariatu — KPP

Pod kierownictwem partii, pod sztandarem walki o wyzwolenie spod jarzma obszarniczo-kapitalistycznego wyzysku skupiały się coraz liczniejsze rzesze robotników i chłopów. W tysiącach strajków i masowych demonstracji masy pracujące dawały coraz bardziej zdecydowany wyraz swej woli — walki o zniesienie panowania wyzyskiwaczy, o obalenie faszystowskiej polityki dyktatury.

W obliczu hitlerowskiego zagrożenia wzywa KPP naród polski, wszystkich patriotów do skupienia się wokół klasy robotniczej i jej partii w obronie niepodległości narodowej którą frymarczą zdradzieckie rządy faszystowskie. Partia nieustannie demaskuje politykę sanacji, wskazuje na zaprzedanie Polski i hańbiącą spółkę rządów sanacyjnych z Hitlerem. Partia głosi narodowi prawdę o ZSRR, o jego chęci przyjścia z pomocą zagrożonej Polsce, piętnuje antyradzieckie knowania reakcji polskiej, uczy ludzi pracy miłości do wielkiego Kraju Rad.

Partia uczy, że bez obalenia rządów zdradzieckiej burżuazji, która „woli raczej Hitlera niż Polskę ludu pracującego", nie może być mowy o skutecznej obronie ojczyzny przed Hitlerem. Partia wskazuje, że obronić Polskę można jedynie w braterskim sojuszu z narodami ZSRR, jedyną siłą zdolną stawić zwycięsko czoło rozzuchwalonemu faszyzmowi

Głos partii dociera do coraz szerszych mas ludu pracującego, do robotników, chłopów i inteligentów, budząc pragnienie walki o wolność i niepodległość ojczyzny pod sztandarem ludowego frontu ocalenia Polski.

Na barykadach Krakowa i Lwowa, w jednolitofrontowych pochodach 1-majowych, w potężnych strajkach chłopskich tysiące członków PPS i SL, bezpartyjnych patriotów stają u boku komunistów.

W warunkach ogarniającego kraj wrzenia rewolucyjnego rząd sanacyjny przykręca śrubę faszystowskiej dyktatury.

Wielką pomocą faszystowskiemu reżimowi służą reakcyjne, spenetrowane przez sancyjną „dwójkę" kierownictwa PPS i SL. Operując demagogicznymi „opozycyjnymi" hasłami, reakcyjne sztaby tych „lewicowych" partii odmawiają współpracy z komunistami, przodują w wyuzdanej propagandzie antyradzieckiej, faktycznie popierają politykę sanacji wysuwając hasło „obrony niepodległości"... u boku Śmigłego i Becka. Osobną kartę zapisuje reakcyjna hierarchia kościelna i posłuszny jej, reakcyjny kler. Wypełniając ściśle instrukcje Watykanu, który traktuje od pierwszej chwili Polskę jako „państwo sezonowe", a całą nadzieję pokłada w imperialiźmie niemieckim — reakcyjny kler kierowany przez watykańskiego kosmopolitę Hlonda usiłuje w umysłach ludzi wierzących rozpalać nienawiść do demokracji, do ruchu robotniczego, do walki wyzyskiwanych przeciw wyzyskiwaczom.

Przeciw walczącemu o wolność narodowi występuje zjednoczony obóz reakcji polskiej od prawicowych kierownictw PPS i SL do faszystowskich szumowin endecji i ONR. Błogosławi ich i wspiera episkopat sanacyjnej Polski.

Cała Polska jak długa i szeroka rozbrzmiewa salwami represji, leje się obficie krew robotnicza i chłopska, zapełniają się więzienia i katownie Berezy. Najcięższe ciosy spadają na komunistów, wiernych synów narodu, na jedyną partię, która wskazuje Polsce drogę uniknięcia katastrofy.

•

Katastrofa wrześniowa — rezultat zdradzieckiej polityki klas panujących Polski obszarniczo-kapitalistycznej — nie była nieunikniona. Można jej było zapobiec nawet wówczas jeszcze, gdy rozzuchwalony łatwymi zdobyczami imperializm niemiecki zgłosił swoje pretensje terytorialne do ziem polskich. Ale zapobiec klęsce znaczyło zrezygnować z antyradzieckiej polityki przygotowań do wojny przeciw Krajowi Rad. Tego zaś nie życzyła sobie za żadną cenę ani sanacyjna rządząca Polską klika, ani rządzone przez zaciekłych wrogów ZSRR mocadstwa zachodnie.

Od chwili swego powstania Związek Radziecki prowadzi niezłomnie i konsekwentnie politykę pokojową. Od chwili gdy władza w Niemczech znalazła się w ręku brutalnych faszystów, dyplomacja radziecka — w obliczu bezpośredniego niebezpieczeństwa wojny w Europie — zdwoiła swe wysiłki w walce o uratowanie pokoju. Związek Radziecki bronił na forum międzynarodowym zasady zbiorowego bezpieczeństwa, walcząc o okiełznanie faszystowskich awanturników. Tak było w wypadku napaści Mussoliniego na Abisynię, tak było w wypadku interwencji faszystowskiej w Hiszpanii, tak było również w wypadku przyłączenia Austrii do Niemiec.

Rząd radziecki energicznie protestował przeciw zaborowi Austrii i gotów był przyjść z wojskową pomocą zagrożonej przez Hitlera Czechosłowacji.

Gdy po zagarnięciu przez Rzeszę Czechosłowacji niebezpieczeństwo zawisło nad Polską, rząd radziecki zwrócił się do rządów państw zachodnich z propozycją zwołania konferencji państw zainteresowanych z udziałem Polski, wyrażając gotowość przyjścia jej z pomocą w wypadku agresji hitlerowskiej.

Rządy Anglii i Francji odrzuciły propozycję radziecką, podobnie jak odrzucały wszystkie poprzednie propozycje ratowania pokoju i niepodległości małych narodów, przedkładane raz po raz przez Związek Radziecki.

Rządy mocarstw zachodnich prowadziły niezmiennie politykę zachęcania imperializmu niemieckiego do wojny przeciw ZSRR. A właśnie ofiarą tej polityki po Czechosłowacji miała się stać Polska.

Władcy Anglii i Francji nie byli w stanie prowadzić jawnie swej zbrodniczej polityki rozpętywania agresji — zbyt wielkie wywołałaby ona oburzenie opinii publicznej w ich krajach. Dlatego też rządy mocarstw zachodnich wyraziły swą zgodę na podjęcie rozmów z rządem radzieckim w sprawie zawarcia paktu o wzajemnej pomocy.

Rokowania rozpoczęły się w marcu 1939 roku. Już od pierwszej chwili było widoczne, iż strona zachodnia nie chce porozumienia, a gra jedynie na zwłokę. Strona angielsko- francuska nie chciała przyjąć na siebie żadnych konkretnych zobowiązań, domagając się jednocześnie takich



ZWYCIĘSKA ZAŁOGA

Walka o tytuł najlepszego pododdziału czołgów i najlepszej drużyny motocyklistów Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych była w tym roku bardzo zacięta. Wpłynął na to fakt, że na starcie II Centralnych Zawodów Taktyczno-Ogniowych stanęły pododdziały o mniej więcej jednakowym poziomie wyszkolenia.



Dobre wykonanie zadania bojowego daje każdemu czołgiście dużo zadowolenia Na zdjęciu: St. szer. Sztajerwald Kazimierz mistrz pokonywania ograniczonych przejść i przeszkody wodnej

Trasa zawodów naszpikowana była licznymi przeszkodami, na drodze do mety czołgi musiały pokonać rów przeciwczołgowy, skarpę, rzekę o wartkim nurcie i inne. Czołgiści musieli również odbyć strzelanie bojowe z broni czołgu. Motocykliści natomiast musieli pokonać rów strzelecki, zawałę leśną, przeszkodę wodną i, podobnie jak czołgiści, odbyć strzelanie z etatowej broni.

Spośród pododdziałów czołgów tytuł najlepszego zdobył tym razem pododdział oficera Kardasa Ryszarda. Czołgiści jego pododdziału udowodnili, że najlepiej przygotowali swój sprzęt do zawodów. Wykazali ponadto, że umieją właściwie pokonywać różne przeszkody i celnie strzelać.

Zwycięski pododdział oficera Kardasa nie jest wyjątkiem wśród oddziałów pancernych. Świadczy o tym chociażby fakt uzyskania wysokich ocen i przez inne pododdziały biorące udział w zawodach, jak: pododdział oficera Hora Mieczysława i oficera Mazura Edwarda. Wprawdzie ustępowały one nieco mistrzowskiemu pododdziałowi w technice pokonywania przeszkód i w celności strzelania, tym niemniej i one zademonstrowały wiele dodatnich cech.

Z tych właśnie pododdziałów wywodzą się najlepsi mechanicy kierowrcy np. st. szer. Sztajerwald Kazimierz i kpr. Łukasik Kazimierz, którzy z prawdziwym mistrzostwem pokonywali ograniczone przejścia i przeszkodę wodną.

Z powyższego wynika, że dla zwycięskiego wykonania zadania bojowego nie wystarcza jedynie indywidualne mistrzostwo poszczególnych mechaników - kierowców, czy też celne prowadzenie ognia, jak to było na przykład w pododdziale oficera Rzeźnika Jana. Dla osiągnięcia dobrych wyników przez pododdziały czołgów trzeba, aby poszczególne ich załogi działały zgranie, aby każdy członek załogi wozu bojowego doskonale opanował swoje umiejętności.

* * *

Najlepszą wśród drużyn motocykli okazała się drużyna plut. Bojara Józefa, która po raz drugi zdobywała dla swego pododdziału puchar Dowódcy Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych.

Trudną trasę zawodów ta przodująca drużyna ukończyła jako jedyna bez punktów karnych. Fakt ten najlepiej świadczy o poziomie jej wyszkolenia. Wspaniały pokaz jazdy dali kierowcy tej drużyny. Celnie strzelali fizylierzy, dając pokaz mistrzowskiego prowadzenia ognia.

Ta i pozostałe drużyny pokazały na zawodach poziom wyszkolenia godny czołowych drużyn. Zademonstrowały wysoką sprawność, zgranie, spryt, zręczność i szybkość działania.

Nasi motocykliści pokazali, że potrafią pokonywać wszelkie przeszkody i tak prowadzić maszyny, ażeby szybko i w pełnym składzie dotarły do wyznaczonego celu, wykonując swoje zadanie niejednokrotnie z największym poświęceniem, jak przystało na motocyklistę ludowego Wojska.

* * *

Przykład zwycięzców tegorocznych zawodów taktyczno-ogniowych jest wzorem godnym naśladowania przez wszystkich żołnierzy Wojsk Pancernych i Zmechanizowanych. Za ich przykładem powinniśmy coraz lepiej opanować nasz wspaniały sprzęt, wzmacniając gotowość bojową wojska stojącego na straży budownictwa socjalizmu, na straży granic Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

J. W.

UCZMY SIĘ NA DOŚWIADCZENIACH ŻOŁNIERZY BOHATERSKIEJ ARMII RADZIECKIEJ



W okresie letnim na ćwiczeniach w polu przebywają również żołnierze Armii Radzieckiej, z którą nasze ludowe Wojsko Polskie związane jest scementowanym w boju braterstwem broni. Czołgiści niezwyciężonej Armii Radzieckiej doskonalą tu swój kunszt bojowy, aby godnie kontynuować wspaniałe tradycje swych frontowych oddziałów. Na zdjęciu moment z ćwiczeń radzieckich czołgistów: wóz bojowy na stanowisku wyjściowym

Foto: SIB



Pokonywanie przeszkody wodnej wymaga od motocyklistów dobrego opanowania sprzętu i wysokiej techniki jazdy

ZASŁUŻONY PODOFICER

Kpr. Patyński Leon cieszy się wśród żołnierzy zasłużonym autorytetem. Zdyscyplinowany, posiadający zdolność dowodzenia i kwalifikacje zawodowe, nieustannie dba o sprawność techniczną pojazdów mechanicznych.

Jako przodujący dowódca drużyny ciągle pracuje nad podniesieniem poziomu wyszkolenia i dyscypliny, nad pogłębieniem wiedzy ogólnowojskowej i fachowej swojej drużyny. Drużyna jego składa się przeważnie z młodego rocznika. Kpr. Patyński włożył sporo wysiłku, aby nauczyć żołnierzy dbać o powierzony im sprzęt i utrzymywać go w stałej gotowości bojowej. Dąży do tego, aby jaknajszybciej zapoznać kierowców z zasadami racjonalnej obsługi, eksploatacji i należytej konserwacji pojazdów. Zna on stan techniczny każdego samochodu swojej drużyny. W razie niedomagania jakiegokolwiek zespołu kpr. Patyński od razu, wspólnie z kierowcą, przystępuje do jego naprawy lub wymienia zużytą część na nową. Każdorazowo przed wyjazdem i po powrocie samochodów do parku kpr. Patyński przegląda ich stan techniczny. Nie pozwala kierowcy wprowadzić pojazdu do parku postoju bez uprzedniego przygotowania go do następnego wyjazdu. Codzienne i dokładne przeprowadzanie takich przeglądów zapobiega wypadkom i uszkodzeniom pojazdu w drodze.

Za swoją pracę i wzorowe pełnienie obowiązków kpr. Patyński otrzymywał już niejednokrotnie pochwały i urlop.

kpr. Żyłka Zygmunt

zdradzono nasz naród

zobowiązań od ZSRR. Było oczywiste, że rządy zachodnie usiłują wciągnąć ZSRR do wojny z hitlerowskimi Niemcami i pozostawić go samotnym na placu boju. Sanacyjna Polska oświadczyła oficjalnie, że w żadnym wypadku nie zezwoli na przemarsz przez jej terytorium wojsk radzieckich, co wobec braku wspólnej granicy między ZSRR a Niemcami wykluczało faktycznie możliwość udzielenia jej pomocy. Rokowania ciągnęły się w nieskończoność nie przynosząc żadnych konkretnych rezultatów. W planach bowiem mocarstw zachodnich nie leżała obrona Polski, jak nie leżała ona również w planach sanacyjnego rządu.

•

Już w październiku 1938 roku zaczęły się pojawiać coraz częściej w prasie hitlerowskiej artykuły domagające się „zwrotu“ Niemcom „korytarza“, czyli części Pomorza i Gdańska. W ślad za prasą roszczenia te zgłasza oficjalnie dyplomacja hitlerowska i sam „Hitler“ w czasie odbytej w końcu 1938 roku przez Becka pielgrzymki do Niemiec. W odpowiedzi na te ponawiane coraz bezczelniejszym tonem żądania klika sanacyjna daje wyraźnie do zrozumienia, iż rząd Polski gotów jest pójść na daleko idące ustępstwa, jedyną zaś przeszkodą jest... obawa przed własnym narodem.

Jednocześnie rządy państw zachodnich wywierały nacisk na rząd sanacyjny, by poszedł na ustępstwa wobec żądań Hitlera. Ustępstw na rzecz pupila Watykanu domagał się także w imieniu Piusa XI nuncjusz papieski w Warszawie.

•

W sierpniu 1939 roku hitlerowcy dokonali zamachu stanu w Gdańsku oficjalnie przyłączając go do Rzeszy. Tegoż dnia premier angielski Chamberlain proponuje Hitlerowi pośrednictwo Anglii w rozmowach polsko-niemieckich, a francuski minister spraw zagranicznych Bonnet stawia oficjalny wniosek przed swoim rządem, by Francja uznała umowę sojuszniczą z Polską za nieistniejącą.

Jednocześnie wzrasta nacisk Anglii i Francji na rząd Polski. Rządy zachodnie domagają się od Polski, by zrezygnowała z użycia sił zbrojnych i na zamach hitlerowski reagowała wyłącznie na drodze dyplomatycznej. Beck i Rydz-Śmigły zgadzają się bez zastrzeżeń.

Również bez zastrzeżeń zgodzili się sanacyjni władcy na wysunięte ze strony mocarstw zachodnich żądanie bezpośrednich rokowań z Hitlerem przy udziale „neutralnych obserwatorów“.

Ale po ostatecznym zerwaniu przez Anglię i Francję rokowań moskiewskich w sierpniu 1939 roku Hitler nie ma już zamiaru prowadzić rokowań. 22 sierpnia na zebraniu wyższych oficerów oświadcza, że jego głównym celem jest zniszczenie Polski.

Rząd sanacyjny gotów każdej chwili do kapitulacji przed Hitlerem nie wierzy jeszcze w możliwość zbrojnego konfliktu. Sanacyjni władcy przygotowując zdradę wmawiają do ostatniej chwili narodowi, że „wojny nie będzie“.

I dopiero 29 sierpnia, gdy wiadomość o powszechnej mobilizacji w Niemczech została w pełni potwierdzona przez informacje wywiadu, ma być w Polsce zarządzona mobilizacja rezerwistów.

Ma być, ale nie zostaje zarządzona. Interweniują posłowie mocarstw zachodnich, domagają się oni odroczenia mobilizacji rzekomo ze względu na rokowania niemiecko-angielskie. Tego samego domaga się w imieniu Piusa XI nuncjusz papieski, szara eminencja hitlerowskiego wywiadu w Polsce.

Sanacyjny rząd zgadza się — mobilizacja zostaje odroczona o dwa dni. Występna ta akcja angielsko-francusko-watykańska nie każe długo czekać na owoce. Najeźdźca uderzy na nieprzygotowaną do obrony armię — setki tysięcy rezerwistów nie dotrą nawet do miejsca zbiórki.

Teraz już wypadki następują szybko. Tegoż samego 29 sierpnia kiedy rządy zachodnie wymogły na Polsce odroczenie mobilizacji, Niemcy kierują ultimatum pod adresem Polski... na ręce rządu angielskiego. Rząd angielski nie zawiadamiając rządu polskiego o ultimatum żąda wysłania do Berlina Becka celem tzw. „rokowań“ — w rzeczywistości chodziło o kapitulację —a jednocześnie zapewnia Hitlera, że Polska przyjmie stawiane jej warunki. O niemieckim ultimatum dowiaduje się od Anglików rząd sanacyjny dopiero w nocy z 30 na 31 sierpnia, a więc już po wygaśnięciu jego terminu (30 sierpnia do godziny 12).

Teraz rozpoczyna się ostatni haniebny akt zdrady. Sanacyjni władcy czynią rozpaczliwe wysiłki, by „drogą pokojową„ zaprzedać Hitlerowi Polskę. Ale władcy III Rzeszy nie życzą już sobie tego „podarunku“. „Czas dla rokowań już upłynął!“ — oświadcza brutalnie Ribentrop Lipskiemu, który przynosi hitlerowskiemu ministrowi zapowiedź kapitulacji swego rządu. Jest 31 sierpnia, godzina 6.30 wieczorem. Flirt sanacji z Hitlerem dobiega kresu nie dlatego, by zdradziecka klika miała zamiar i ochotę zawrócić ze zgubnej drogi, lecz wyłącznie dlatego, że Hitler rezygnuje z usług uniżonego wasala. Wbrew własnej woli, na przekór swym planom sanacyjni władcy znaleźli się w stanie wojny ze swoim wczorajszym sojusznikiem.

•

Terrorem, prowokacją i oszukańczą grą polityczną udało się sanacyjnym władcom z pomocą całej burżuazji — łącznie z jej „socjalistyczną“ i „ludową“ agenturą — utrzymać się przy władzy do września 1939 roku.

Za ich politykę naród zapłacił przegraną wojną 1939 roku, brzemieniem pięcioletniej okupacji, siedmioma milionami zamordowanych i zniszczeniem kraju.

Losy wojny, wyzwolenie ziemi ojczystej i powstanie Polski Ludowej potwierdziły słuszność tych zasad, jakie przez całe dwudziestolecie niezłomnie głosiła KPP. Potwierdziły one jednocześnie zdradę i bankructwo tej polityki, której głosicielem i wykonawcą była polityka sanacyjna i współdziałające z nią inne partie Polski burżuazyjno-obszarniczej.

Polska Ludowa, ojczyzna ludzi pracy, zbudowana została — jak to głosiła KPP — rękami robotników, chłopów i inteligentów polskich pod wodzą jej kontynuatorki — PPR. Fakt ten umożliwiło zwycięstwo Związku Radzieckiego nad hitleryzmem, wyzwolenie ziem polskich przez Armię Radziecką, braterski sojusz przyjaźni i pomoc wielkiego Kraju Rad.

Ten sojusz przyjaźni i pomoc są źródłem siły Polski Ludowej, rękojmią jej dalszych zwycięstw na drodze do socjalizmu. I one właśnie są gwarancją, że nigdy już nie powtórzy się tragiczny wrzesień 1939 roku.

JAK ZABEZPIECZYĆ BROŃ podczas jazdy

Odpowiedzialną a jednocześnie zaszczytną jest służba kierowcy samochodowego w wojsku. Jest on bowiem żołnierzem, któremu powierzono kosztowny sprzęt techniczny. Żołnierz-kierowca wchodzi w skład kadry technicznej naszej służby, od niego więc w dużej mierze zależy gotowość bojowa i techniczna pojazdów mechanicznych. Nie trzeba chyba dodawać, że od stopnia wyszkolenia i dbałości kierowcy o powierzony mu pojazd, będzie zależeć pomyślność wykonania stojącego przed nim zadania.

Podobnie jak samochód, tak i broń oddana jest kierowcy pod jego opiekę. Już od pierwszych chwil pobytu w wojsku uczy się on wykonywać chwyty z bronią, przygotowywać ją do strzelania, strzelać, czyścić i konserwować, słowem utrzymywać broń w pełnej gotowości bojowej. Jest to pierwszy i zasadniczy obowiązek każdego żołnierza, któremu przydzielona została broń.

W warunkach garnizonowych, utrzymanie broni w pełnej gotowości bojowej nie nastręcza żadnych trudności. Inaczej jest w warunkach polowych gdzie możliwości przechowywania i konserwacji są znacznie trudniejsze. Dlatego też każdy żołnierz musi jak najbardziej troszczyć się o swoją broń, chronić i konserwować, aby niedopuścić do jej niszczenia i wadliwego działania.

Każdy wojskowy kierowca uzbrojony jest w kbk lub PM zależnie od tego, w jakim oddziale lub pododdziale pełni służbę. Jest to jego etatowa broń, z którą nie wolno mu się rozstawać ani na chwilę czy to na ćwiczeniach, czy też w warunkach bojowych. Dlatego broń wojskowego kierowcy musi być utrzymana w stałej gotowości bojowej, ażeby można było jej użyć dla obrony siebie i pojazdu mechanicznego w razie niespodziewanego napadu nieprzyjaciela

Jak więc ma kierowca zabezpieczyć swoją broń przed niszczeniem w czasie jazdy aby w warunkach bojowych mógł ją natychmiast użyć w razie potrzeby?

Oczywiście, że broni nie możemy ulokować w czasie jazdy w skrzyni ładunkowej lub w skrzynce przeznaczonej na przechowywanie narzędzi i wyposażenia samochodu. Byłoby to sprzeczne z tym, cośmy powiedzieli poprzednio, że musimy być w każdej chwili gotowi do natychmiastowego jej użycia, z drugiej zaś strony broń ta uległaby zniszczeniu przez ciągłe wyjmowanie i wkładanie narzędzi. Na zewnętrznych ścianach nadwozia samochodów ciężarowych broni w żadnym wypadku umieszczać nie należy, pozostaje więc tylko budka kierowcy, w której, przy dobrym zabezpieczeniu, można i należy ją umieszczać podczas jazdy. Tym samym osiągniemy wymaganą gotowość do natychmiastowego użycia broni w razie potrzeby. Stwierdzamy więc, że broń ma się znajdować w bezpośredniej bliskości kierowcy, przy czym ma być odpowiednio zabezpieczona przed uszkodzeniem.

W samochodach osobowych, ze względu na ich specjalne uresorowanie i urządzenie wewnętrzne można przewozić broń bez dodatkowego urządzenia, nie narażając jej na niszczenie. W samochodach ciężarowych lub ciągnikach artyleryjskich umieszczenie broni w budce kierowcy i zabezpieczenie jej przed zniszczeniem bez dodatkowego urządzenia jest niemożliwe. Można ją ulokować w pozycji stojącej tuż za plecami kierowcy nieco z lewej strony; jednak nie będzie ona całkowicie zabezpieczona przed wywróceniem się lub uderzeniami podczas jazdy. Można również ulokować ją w pozycji leżącej za plecami kierowcy, będzie wówczas bardziej zabezpieczona przed uderzeniami lub uszkodzeniem w czasie jazdy. Jednak takie rozwiązanie może przeszkadzać kierowcy w wygodnym siedzeniu, co przy dłuższej jeździe będzie męczące. Ponadto w takiej pozycji istnieje możliwość zanieczyszczenia lub nawet zatkania przewodu lufy.


Czyszczenie broni w warunkach polowych

Dochodzimy więc do wniosku, że w samochodach ciężarowych konieczne jest jakieś dodatkowe urządzenie dla umieszczenia broni w czasie jazdy. Byłoby pożądane, aby na temat, gdzie i jak należy umieszczać broń podczas jazdy wypowiedzieli się na łamach naszego pisma inni koledzy. W samochodach ciężarowych możnaby urządzić uchwyty z lewej strony kierowcy nieco bardziej od tyłu nad siedzeniem, w ten sposób, aby kbk lub PM przymocowane były w pozycji stojącej do bocznej ścianki budki kierowcy. Dobrze również można ulokować broń nad oparciem siedzenia za kierowcą, na tylnej ściance budki. W tym wypadku uchwyty należy urządzić w ten sposób, aby kbk lub PM były umieszczone w pozycji poziomej lufą skierowaną do prawego boku budki kierowcy i nieco do góry. Uchwyty zapewniać muszą sztywność zamocowania broni i łatwość jej odjęcia.

mjr B. Piskorek

Na tych kilku uwagach nie wyczerpuje się, oczywiście, zagadnienie wzorowego zabezpieczenia broni podczas jazdy. Toteż Redakcja ze swej strony prosi o nadsyłanie swych uwag oraz podzielenie się doświadczeniem z tej dziedziny na łamach „KIEROWCY".

CHROŃ SWĄ BROŃ jak źrenicy oka

Utrzymanie broni w należytej czystości i niedopuszczenie do przedwczesnego jej zużycia wymaga skrupulatnego przestrzegania następujących zasad:

1) broń należy czyścić zaraz po strzelaniu;

2) osad prochowy należy usuwać już przy pierwszym czyszczeniu;

3) w celu usunięcia pozostałego osadu powtórne czyszczenie przeprowadzać należy natychmiast po powrocie z ćwiczeń;

4) jeżeli lufa spotniała po przeniesieniu jej z zimna do ogrzanego pomieszczenia, czyszczenie należy przeprowadzać niezwłocznie, nie dopuszczając aby broń nagrzała się, a kropelki rosy wyschły.

Wyżej podane sposoby czyszczenia przewodu lufy broni strzeleckiej chronią lufy od przedwczesnego ich uszkodzenia lub zużycia.

W warunkach polowych kiedy czyszczenie broni przeprowadza się najczęściej na wolnym powietrzu, miejsce przeznaczone na czyszczenie powinno być suche, zasłonięte od wiatru (aby na częściach broni nie osiadał pył). W tym celu trzeba przygotować miejsce, na którym by można było ułożyć rozebrane części, oliwiarkę, pakuły itp. Nie wolno kłaść broni na ziemię, ponieważ ulegnie ona zanieczyszczeniu przez ziarnka piasku. Dlatego też podczas czyszczenia broni na wolnym powietrzu należy zwracać szczególną uwagę na czystość miejsca pracy oraz materiałów służących do czyszczenia.

Pamiętać należy, że karabinu, który przez dłuższy czas znajdował się na deszczu wskutek czego ma spęczniałe łoże i nakładki, nie należy rozbierać, lecz czyścić w stanie złożonym i po wyczyszczeniu umieścić w suchym pomieszczeniu, lecz z dala od źródła ciepła. Po wyschnięciu karabin trzeba rozebrać, powtórnie dokładnie oczyścić i nasmarować.

Przed każdym czyszczeniem należy sprawdzić stan przyborów do czyszczenia. Nie wolno posługiwać się przy czyszczeniu przyborami zużytymi lub podręcznymi, aby nie uszkodzić przewodu lufy. Do czyszczenia broni należy używać jedynie środków przeznaczonych na ten cel.

SZKOLENIE SIĘ w terenoznawstwie



Umiejętne, szybkie i dokładne orientowanie się w terenie powinno być obowiązkiem każdego żołnierza, bez względu na rodzaj służby i pełnioną funkcję. Znajomość terenoznawstwa obowiązuje także i kierowców. Nie można sobie wyobrazić wykonania jakiegokolwiek zadania w polu bez znajomości terenoznawstwa.

Wykonanie zadania zależy także od jego charakterze, czasu, terenu oraz środków jakimi dysponujemy. Jeżeli chodzi o kierowców, to mimo opanowania techniki prowadzenia pojazdów muszą doskonale orientować się w terenie, aby móc wykonać każde zadanie.

W nowoczesnej walce, wszelkie przesunięcia i przegrupowania wykonuje się przeważnie w nocy. Stąd też wynika, że kierowcy nauce terenoznawstwa powinni poświęcić wiele uwagi, tymbardziej że warunki rozpoznania terenu przez kierowcę z samochodu są niedogodne. Jadąc samochodem kierowca nie ma czasu rozglądać się dookoła i zatrzymywać się, dlatego też powinien zawczasu dobrze przestudiować marszrutę na mapie i zapamiętać ją. Ażeby jednak sprostać temu zadaniu trzeba znać podstawy terenoznawstwa.

Szybkie i dokładne orientowanie się w terenie uniemożliwi kierowcy błądzenie, zapobiegnie stracie czasu i niepotrzebnemu spalaniu paliwa. W pododdziale oficera Krasodębskiego kierowcy, dzięki systematycznemu szkoleniu się z terenoznawstwa, jeżdżą sprawnie w terenie. Trzeba przyznać, że teren, w którym ćwiczy nasz pododdział jest trudny ze względu na pokrycie i błota, a mimo to kierowcy dają sobie doskonale radę. Małe zboczenie z właściwej marsztury może osadzić całą kolumnę w błocie.

Szkic drogi marszu



Do kierowców, którzy opanowali w swoim zakresie terenoznawstwo, należą kan. kan. Jakubiuk, Kirszner, Klimkiewicz, Salwerowicz i Bersztolc. Z młodych kierowców wyróżnia się kan. Dąbrowski.

Czego powinni kierowcy uczyć się z terenoznawstwa? Przede wszystkim muszą oni umieć czytać mapę, czyli posiadać ogólne wiadomości z tego, co można na mapie spotkać, a więc: skala mapy, współrzędne, warstwice, znaki topograficzne, składanie map itp. Następnie powinni doskonale orientować się w terenie wyznaczać północ magnetyczną różnymi sposobami, wskazywać kierunki stron świata i kierunki wg podanych azymutów na oko. Powinni znać budowę busoli i umieć posługiwać się nią, mierzyć odległości na mapie i określać je w terenie.

Pożądane jest, ażeby umieli narysować szkic drogi marszu (patrz rysunek) i pisać meldunki. Jeżeli te zagadnienia z terenoznawstwa opanują dobrze, nigdy w terenie nie zabłądzą. Dowódcy pododdziałów powinni zwrócić uwagę na wyszkolenie kierowców z terenoznawstwa, a napewno jeszcze lepiej będą wykonywać zadania.

ppor. J. Cendrowski,

Nasz felieton



Trzej TOWARZYSZE

Od kilku dni szer. Kądziela miał poważne zmartwienie. Ciągle zadawał sobie jedno i to samo pytanie: „Dlaczego podczas ostatnich ćwiczeń nie wywiązał się należycie z postawionych mu zadań"?

A przecież ćwiczenia te nie były takie trudne i skomplikowane. On, Kądziela, jako kierowca samochodu zwiadowczego, miał przerzucić patrol, rozpoznawczy jak najbliżej „nieprzyjaciela". Cała jego grupa „zielonych" spodziewała się wejść w bój spotkaniowy z „niebieskimi".

„Na ćwiczeniach jak w boju" — a więc przedsięwzięto wszelkie środki ostrożności, ubezpieczenie boczne i czołowe oraz zwiad miały najpoważniejsze zadania.

„Gazik" Kądzieli wyruszył jeszcze przed świtem. O tym, że potrafi prowadzić go po ciemku w każdym terenie wiedzieli wszyscy. Wiózł więc Kądziela zwiadowców sprawnie przez piaszczyste, porosłe karłowatą sosniną wzgórza. Skręcił w lewo przed wysokopiennym lasem i dalej leśną przesieką, zachowując wszelkie środki ostrożności i maskowania, zbliżał się do „nieprzyjaciela". Po chwili znalazł się na niewielkiej polance, szczelnie osłoniętej ze wszystkich stron gęstym jałowcem.

Dalej zwiadowcy poszli pieszo, Kądziela zaś miał dobrze ukryć samochód i czekać tu na towarzyszy.

Minęła jedna i druga godzina. Potem trzecia. Słońce coraz wyżej podnosiło się nad lasem. Odurzający zapach igliwia i monotonne cykanie świerszczy jakoś dziwnie poczęło oddziaływać na Kądzielę. Raz i drugi kiwnęła mu się do przodu głowa. A oczy to miał szkliste jak lustro.

Szelest rozsuwanych gałęzi ocknął kierowcę.

— Wracają — pomyślał — to dobrze. Ale nie miał siły wstać, aby przyjrzeć się zbliżającym. Tylko na chwilę przebiegła mu przez myśl przestroga sierż. Grabskiego: „Pamiętaj — pełne pogotowie. Znajdujemy się w obliczu nieprzyjaciela".

Było jednak już za późno. Kilka kroków poza sobą usłyszał groźne: „Ręce do góry, bo strzelam". Wtedy dopiero oprzytomniał. Rzucił się w stronę pm-u, którego niestety nie miał pod ręką. Chciał się bronić, walczyć.

Za późno... „Niebieskich" było kilku. Po chwili szer. Kądziela wraz z pojazdem dostał się do niewoli.

×

Od tego pamiętnego dnia szer. Kądziela nie mógł sobie znaleźć miejsca. Koledzy widzieli jego smutek. Ale cóż! Przecież to on spowodował, że ćwiczenia pododdziału sierż. Grabskiego ocenione zostały gorzej niż innych dowódców.

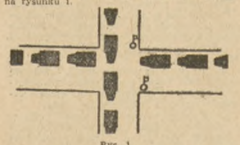
Sierż. Grabski również widział zmartwienie kierowcy. Toteż, gdy żołnierze zebrali się wieczorem w polowej świetlicy, tak rozstrzygnął całą sprawę.

— Wy, szer. Kądziela — przemówił do zebranych dowódca — nie tylko na zmartwieniu, lecz na podniesieniu swego poziomu wyszkolenia bojowego, spędzajcie czas; jesteście dobrym kierowcą, ale to w wojsku jeszcze nie wszystko. Jest to, oczywiście, wiele, ale aby stać się naprawdę wzorowym żołnierzem, musicie zawsze i wszędzie pamiętać, że kierowca wojskowy nie tylko prowadzi pojazd mechaniczny, ale również z bronią w ręku wykonuje swoje zadania. A właśnie o tej broni zapomnieliście podczas ostatnich ćwiczeń. Zapamiętajcie raz na zawsze, że na ćwiczeniach, czy w boju, żołnierz - kierowca, jego pojazd i broń — są to **trzej najlepsi, nierozłączni towarzysze".**

Kierowca NA ĆWICZENIACH LETNICH

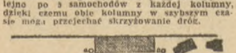
REGULACJA RUCHU

Zdarza się często, że do skrzyżowania dróg dojeżdżają dwie kolumny samochodowe. Jeśli są to małe kolumny składające się z 6 — 10 samochodów, przepuszczenie ich będzie łatwe. Więcej trudności sprawia natomiast regulowanie ruchem kolumn, których kierunek marszu krzyżuje się i gdy liczą one po kilkadziesiąt samochodów, lecz i wtedy damy sobie radę, jeśli zastosujemy się do przykładu pokazanego na rysunku 1.



Rys. 1

Posterunki regulacji ruchu przepuszczają kolejno po 5 samochodów z każdej kolumny, dzięki czemu obie kolumny w szybszym czasie mogą przejechać skrzyżowanie dróg.



Rys. 2

Posterunki regulacji ruchu przepuszczają po z góry ustalonej ilości samochodów, kolejno z każdej kolumny, co zapewnia sprawny i szybki przejazd przez wąską część drogi.

Jeśli dwie większe kolumny samochodowe spotkają się na naprawianej drodze lub na drodze tak wąskiej, że dwa samochody nie będą mogły się minąć, należy również przepuszczać kolejno po kilka samochodów z każdej kolumny. W tym przypadku ruchem samochodów kierują dwa posterunki regulacji ruchu jak widzimy to na rysunku 2.

PROWADZENIE CZOŁGÓW W NOCY

Warunki prowadzenia współczesnej walki wymagają od wszystkich rodzajów wojsk, a więc i od wojsk pancernych i zmechanizowanych, ciągłych i aktywnych działań zarówno w dzień jak i w nocy. Noc sprzyja niespodziewanym działaniom czołgów i potęguje ich silne, moralne oddziaływanie na nieprzyjaciela, ale utrudnia orientację. Wymaga to, oczywiście, od mechaników-kierowców dużego doświadczenia i przygotowania do prowadzenia wozów bojowych w nocy.

Prowadzenie czołgów w nocy różni się od prowadzenia ich w dzień przede wszystkim złą widocznością. Dlatego też w czasie jazdy w nocy mechanik-kierowca powinien bezustannie skupiać uwagę na prowadzeniu czołgu po wyznaczonej trasie.

Wiemy, że kontury widzianych w nocy przedmiotów zmieniają pozornie swoją odległość i wyrazistość. Dlatego też mechanik-kierowca w czasie prowadzenia wozu bojowego w nocy musi orientować się i wiedzieć z jaką szybkością ma jechać, i jaką utrzymywać odległość.

W jaki sposób najlepiej przygotowywać się do prowadzenia czołgu w nocy?

Jednym z warunków umiejętnego prowadzenia czołgów w nocy jest prowadzenie ich przy zamkniętych włazach. Kierowanie wozem przy obserwacji przez przyrząd obserwacyjny w znacznym stopniu utrudnia jazdę i zmusza do orientowania się w gorszej widoczności. Dlatego też w czasie każdego ćwiczenia w terenie należy prowadzić wozy z zamkniętymi włazami.

Drugim warunkiem jest umiejętne prowadzenie czołgów przez ograniczone przejścia i po mostach koleinowych. Umiejętność ta stanowi czynnik rozwijający wyczucie odległości, nie mówiąc już o tym, że walka w miejscowościach, pokonywanie pól minowych przez wykonane w nich przejścia, przeprawa przez przeszkody wodne i działania bojowe w lasach wymagają od mechanika-kierowcy dobrego opanowania tej umiejętności.

Studiując i uogólniając doświadczenia przodujących mechaników-kierowców w prowadzeniu czołgów przez ograniczone przejścia można stwierdzić, że ważnym zagadnieniem jest umiejętność prawidłowego skierowania wozu w przejście. Jeżeli wiemy, że odległość od siedzenia mechanika-kierowcy do krawędzi lewej gąsienicy wynosi w przybliżeniu 1,2 m, a ponadto od gąsienicy do wskaźnika ograniczającego przejście pozostawiamy jeszcze 15—20 cm, możemy określić, że ogólna odległość od mechanika-kierowcy do lewego wskaźnika ograniczającego wyniesie około 1,4 m.

Przy podejściu wozu do ograniczonego przejścia należy szybko „na oko" odmierzyć ten odcinek w terenie od lewego wskaźnika ograniczającego, wybrać punkt orientacyjny (pagórek, krzak, dół) i skierować wóz włazem mechanika-kierowcy na wybrany punkt. Całą uwagę należy przy tym ześrodkować na lewej gąsienicy. Jeżeli mechanik-kierowca posiada dobrze rozwinięte wyczucie odległości, wówczas ograniczone przejście pokona bezbłędnie, a podczas jazdy w nocy będzie mógł pewnie prowadzić wóz, orientując się według widocznych z bliska punktów orientacyjnych, profilu drogi lub poprzedzającego wozu.



Na zdjęciu: Mistrz nocnej jazdy kpr. Kowalec.

Nie można jednak powiedzieć, że po opanowaniu tych elementów cel zostanie osiągnięty i mechanik-kierowca potrafi umiejętnie prowadzić wóz w nocy. Wymienione warunki stanowią jedynie środek sprzyjający wyrobieniu u mechanika-kierowcy wyczucia odległości i pomiaru „na oko", jako ważnego czynnika przy prowadzeniu czołgów w nocy.

Dalsze doskonalenie w prowadzeniu wozów w nocy powinno przebiegać w kierunku utrwalenia uzyskanej wprawy przy jednoczesnym dążeniu do osiągnięcia najwyższej dopuszczalnej szybkości marszu, jako ważnego czynnika zapewniającego nie tylko skryte, lecz również i szybkie manewrowanie.

Tych kilka uwag nie wyczerpuje całości zagadnienia prowadzenia czołgu w nocy. Niemniej jednak i one wskazują, jak ważne w tego rodzaju działaniach są wysokie umiejętności mechanika-kierowcy.

Trybuna PRZODOWNIKÓW

Pododdział czołgów oficera Hora Mieczysława stoi już na starcie. Za chwilę padnie rozkaz i czołgi ruszą na trasę.

W jednym z czołgów mechanikiem-kierowcą jest traktorzysta z cywila, kpr. Łukasik Kazimierz. Dobry z niego i sumienny żołnierz. Teraz skupiony czeka na sygnał.

Wreszcie pada komenda: „Silniki w ruch!" ... Czołgi ruszają.

Trasa jest trudna, najeżona licznymi przeszkodami. Aby zwyciężyć trzeba pokonać je płynnie, za pierwszym razem i szybko.

Oto rów przeciwczołgowy. Na czole kpr. Łukasika perli się pot. Zmusza czołg do posłuszeństwa: zwalnia obroty silnika, puszcza czołg własnym ciężarem i... „gazu"! Jedna przeszkoda pokonana.

A teraz kolejna i następne. Szczególnie trudny jest przejazd przez ograniczone przejście.

Trzeba pokonać także przeszkodę wodną. Wymaga to gruntownej znajomości sprzętu oraz odwagi. I te zalety demonstruje kpr. Łukasik. Czołg jego posłusznie wpełzł do rzeki, która prawie zupełnie go zakryła i bryzgając strugami wody, pojękując motorem, wyszedł płynnie na drugi brzeg.

Gdy na zakończenie zawodów wyższy oficer wyróżnił go pochwałą oraz nagrodą i gratulował wspaniałego opanowania sprzętu, duma biła z twarzy kpr. Łukasika. Szczerze był zadowolony, że w ten sposób właśnie on przyczynił się do uzyskania przez pododział drugiego miejsca w zawodach.

I. W.

W trosce o sprzęt

W walce o wysoką dyscyplinę i oszczędną eksploatację sprzętu pancernego zasadniczą rolę odgrywają punkty kontrolno-techniczne. Wśród ich obowiązków niezwykle duże znaczenie ma dokładne i staranne przeprowadzenie kontroli stanu technicznego wozu, decydujące nieraz o bezawaryjnym wykonaniu zadania przez czołg.

Zewnętrzny przegląd zaczyna się od części bieżnej, zwracając uwagę na dokręcanie i zabezpieczenie nakrętek tarcz kół nośnych, umocowanie pokryw oraz stan ogumienia kół nośnych.

Jednocześnie sprawdza się stan ogniw gąsienicy, naciągnięcia gąsienic, stan osi i rolek kół napędowych.

Niedokręcone śruby i pęknięcia ogniw gąsienic kontrolujący z pewną wprawą łatwo wykryje przez ostukanie ich młotkiem. W wątpliwych wypadkach do sprawdzenia dokręcenia nakrętek używa się klucza.

W przedniej części korpusu należy sprawdzić dokładnie zazębienie się na całym obwodzie korby koła napinającego z zazębieniami wspornika na kadłubie. Jeśli oś koła kierunkowego jest skrzywiona, wówczas zazębienie to będzie niecałkowite i wóz z takim uszkodzeniem nie może być dopuszczony do eksploatacji.

Przy ocenie stopnia naciągnięcia gąsienic należy brać pod uwagę stan dróg i porę roku.

Sprawdzając koła napędowe należy szczególną uwagę zwrócić na zamocowanie osi rolek napędowych. W czasie przeglądu kół nośnych należy także sprawdzić stan amortyzatorów, wahaczy i połączenie ich z trzonami pochyłych zawieszeń.

Jednocześnie należy sprawdzić działanie i umocnienie latarni oraz tylnego światła.

Po dokonaniu zewnętrznego przeglądu czołgu, komendant PKT wchodzi na kadłub i sprawdza napełnienie układu zasilania, smarowania i chłodzenia, czystość silnika i przedziału transmisyjnego, stan żaluzji i siatki nad transmisją. Następnie wchodzi do wieży, sprawdza czystość przedziału bojowego, pracę mechanizmów podniesieniowego i obrotu wieży, sprawdza czy wszystko znajduje się na miejscu oraz stan pokrowców na uzbrojeniu.

Po wykonaniu tych czynności komendant PKT siada na miejsce mechanika-kierowcy, włącza masę i kontroluje sprawność wszystkich żarówek oświetleniowych oraz sygnału.

Następnie wskazane jest uruchomić silnik i skontrolować jego pracę na wolnych i szybkich obrotach obserwując wskazania obrotomierza i pozostałych przyrządów.

Przy sprawdzaniu pracy silnika należy upewnić się, czy nie słychać nienormalnych szumów i stuków. Na podstawie wskazań przyrządów kontrolnych sprawdzić prawidłowość pracy prądnicy i jej regulatora.

Następnie, jeśli powstaje najmniejsza bodaj wątpliwość co do sprawności niektórych mechanizmów należy w ruchu skontrolować pracę sprzęgła głównego, skrzyni przekładniowej, sprzęgieł bocznych i ich cięgieł. W tym celu włącza się przekładnie i wykonuje zwroty w obydwie strony oraz zahamowanie. Jeśli czas na to pozwala, należy również skontrolować regulację cięgieł mechanizmu kierowania.

POD STUDZIANKAMI I WARKĄ

PANCERNYM SZLAKIEM

W walkach — jakie na swym szlaku bojowym stoczyły jednostki pancerne i zmechanizowane — nasi czołgiści niejednokrotnie dawali wspaniałe dowody patriotyzmu, kunsztu bojowego, męstwa, koleżeństwa żołnierskiego oraz braterstwa broni z żołnierzami niezwyciężonej Armii Radzieckiej.

Jedną z najpiękniejszych kart szlaku bojowego, obrazującą najdobitniej wszystkie wymienione cechy charakteryzujące naszych czołgistów, była ośmiodniowa zaciekła walka na przyczółku pod Warką, stoczona w sierpniu 1944 r.

Gdy w lipcu 1944 roku Armia Radziecka dotarła do rubieży Wisły, zawrzały wówczas walki o uchwycenie, a następnie utrzymanie przyczółków na zachodnim jej brzegu.

Jeden z tych przyczółków uchwyciły pod Warką gwardyjskie jednostki gen. Czujkowa, wsławione w walkach pod Stalingradem.

Przyczółek ten przedstawiał dla hitlerowców groźne niebezpieczeństwo. Stanowił bowiem bazę wypadową do kolejnej ofensywy wojsk radzieckich. Zdając sobie z tego sprawę, dowództwo hitlerowskie usiłowało go za wszelką cenę zlikwidować, z uporem rzucało więc do walki coraz większe siły.

Dla umocnienia obrony przyczółka skierowano I Armię Wojska Polskiego, a w jej składzie I Brygadę Pancerną im. Bohaterów Westerplatte, która 9 sierpnia rozpoczęła przeprawę przez Wisłę z rejonu sosnowych lasów rozciągających się na wschód od Tarnówki. Hitlerowcy wykrywszy miejsce przeprawy skierowali tam lotnictwo, które nieustannymi, silnymi nalotami usiłowało nie dopuścić do przedostania się naszych czołgów na lewy brzeg rzeki. O aktywności lotnictwa hitlerowskiego świadczy fakt, że w ciągu dwóch dni dokonało ono 290 nalotów na przeprawę.

Wobec przeciągającej się przeprawy i narastającego zagrożenia, brygada wchodziła do walki pododziałami, w miarę ich przeprawiania.

Jako pierwsza przeprawiła się 1. kompania 1. pułku czołgów, która zajęła stanowiska ogniowe w rejonie Wygody. Zaledwie nasze czołgi zdążyły zająć wskazany rejon, gdy uderzyła na nie piechota hitlerowska wsparta ośmioma czołgami. Walka trwała przez całą noc. W czasie niej kompania wspólnie z piechotą radziecką odparła pięć uderzeń hitlerowskich, niszcząc przy tym jednego „Tygrysa", dwie „Pantery" i wiele innego sprzętu bojowego.

Jako następna w dniu 10 sierpnia przeprawiła się 2 kompania. Zajęła ona stanowisko w rejonie Zawady i na północny zachód od Chodkowa. Krótko po jej przybyciu w nakazany rejon przeważające siły nieprzyjaciela uderzyły na pododdział radziecki broniący się w północnej części Chodkowa i wyparły go ze wsi. Czołgi 2 kompanii wspólnie z desantem fizylierów otrzymały zadanie ponownego opanowania miejscowości.

Trzykrotnie szły do kontrataku czołgi ppor. Tilla, ppor. Wojatyckiego i chor. Żołkina. Śmiało prowadząc wozy pod huraganowym ogniem nieprzyjaciela czołgiści przerwali jego obronę, wypierając go ze wsi.

W trakcie zajmowania stanowisk obronnych 3 kompania 1. pułku czołgów musiała wespół z piechotą radziecką przyjąć na siebie uderzenie grupy hitlerowskiej w sile około trzech batalionów piechoty, wspartych kilkunastoma czołgami i działami pancernymi. Grupie tej udało się wedrzeć do rejonu Studzianek. Rozwinięcie natarcia na Suchą Wolę i Celinów po zażartej walce, w której obie strony poniosły poważne straty, zostało jednak złamane.

Od świtu 11 sierpnia hitlerowcy wznowili ataki na całej rubieży obrony. Szczególnie silnie nacisnęli oni znów na kierunku Chodkowa oraz na odcinku stanowisk 1. kompanii 1. pułku czołgów. Ale i te ataki, ze znacznymi stratami dla nieprzyjaciela, zostały odparte.

Tymczasem na lewy brzeg przeprawił się cały 2 pułk czołgów. Jego 1. kompania z pododdziałem piechoty zmotoryzowanej przesunięta została do rejonu Studzianek z zadaniem zamknięcia dróg wiodących z nich w głąb przyczółka.

W ten sposób w wyniku dotychczasowych walk czołgistów w ciężkich zmaganiach powstrzymano hitlerowców i zorganizowano obronę wokół ich wyłomu.

Walka trwała również noc następną. Wzmogła się ona szczególnie nad ranem, kiedy nieprzyjaciel rozpoczął nowe natarcie w rejonie Studzianek.

W celu wzmocnienia obrony skierowano tam 2 kompanię 2. pułku czołgów. W uporczywym boju, dzięki bohaterstwu i nieustępliwości czołgistów nie tylko utrzymano zajmowane pozycje, lecz w wyniku kontrataków zwężono rejon włamania hitlerowców.

W dniach 13 i 14 sierpnia nasi czołgiści wspólnie z radziecką piechotą ostatecznie okrążyli rejon włamania, odpierając przy tym wiele kontrataków. Z kolei przystąpiono do likwidacji okrążonych sił wroga.



Czołgi przy przeprawianiu się przez Wisłę pewien jej odcinek musiały również pokonywać w bród

Walka nosiła szczególnie zacięty charakter. Nieprzyjaciel został w niej zdecydowanie pokonany, tracąc wiele sprzętu i ludzi. Nacierająca piechota radziecka oraz polscy czołgiści i piechota zmotoryzowana opanowały Studzianki.

W dniu 17 sierpnia brygada po całkowitym zlikwidowaniu nieprzyjaciela powróciła do składu armii, przygotowując się do dalszych walk o wyzwolenie naszej Ojczyzny.

Pełne wspaniałych epizodów bojowych były walki I Brygady Pancernej im. Bohaterów Westerplatte na przyczółku pod Warką, które są najlepszym świadectwem ofiarności i poświęcenia naszych czołgistów.

Przykładów tego jest wiele.

Ciężką walkę w obronie swego czołgu stoczył pult. Goldfarb, który dzielnie odpierał ataki kilku hitlerowców, aż do przyjścia pomocy. Pomimo licznych ran czołgu swego nie oddał jednak wrogom.

Dzielnie walczył również dowódca czołgu chor. Gruszka. Poważnie ranny nie wycofał się z walki, aż do chwili przybycia innych czołgów, przez co przyczynił się do wykonania zadania bojowego.

Wiele jeszcze innych czołgistów wyróżniło się w tych walkach. Do nich zaliczyć można poległych śmiercią bohaterów por. Świetanę, por. Tarajmowicza oraz chor. Najmowicza, plut. Derlatko, kpr. Rzeszutka i innych.

W walkach na przyczółku pod Warką każda załoga, każdy poszczególny jej członek bił się po bohatersku. Wykonując swoje zadania bojowe, Westerplattowcy odznaczali się męstwem, odwagą i zaciętością. W trudnych warunkach terenowych, mając często czołgi hitlerowskie na tyłach i na skrzydłach, umieli walczyć i zwyciężać wroga. Umożliwił to wysoki poziom wyszkolenia zdobyty pod troskliwym okiem instruktorów, wspaniały duch bojowy i entuzjazm. Niezawodnym orężem, który gromił najeźdźcę faszystowskiego były także doskonałe „trzydziestkiczwórki" kierowane przez polskich czołgistów, a wykute ze stali uralskiej rękoma radzieckich robotników.

Walki na przyczółku pod Warką — to wzór i przykład dla wszystkich naszych żołnierzy. Z nich między innymi winniśmy czerpać natchnienie do ofiarnej pracy w służbie Ojczyzny i Narodu.

Jak przyjmować używany SAMOCHÓD



Odbiór używanego samochodu nie bezpośrednio od kierowcy, lecz z magazynu pojazdów postawionych na konserwację lub skądinąd przedstawia pewne trudności nawet dla doświadczonego kierowcy, a dla młodego jest tym bardziej trudną i kłopotliwą czynnością. Ażeby przyjść młodym kierowcom z pomocą i przypomnieć, jakie i w jakiej kolejności należy wykonywać związane z tym czynności, ażeby praca ta była prowadzona planowo, a nie chaotycznie, biegając od przodu samochodu do tyłu i z jednej strony na drugą — podaje właściwy sposób obejmowania takiego pojazdu.

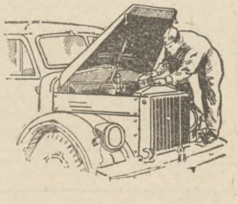
Obejmując więc używany samochód w warunkach podanych wyżej, trzeba przede wszystkim zorientować się na podstawie wskazań licznika, czy jest on już dotarty i poinformować się, czy nie jest po naprawie. W obu przypadkach, gdyby się okazało, że pojazd nie jest jeszcze dotarty, trzeba podczas eksploatacji ściśle stosować się do przepisów o docieraniu.

Następnie należy zapoznać się ze stanem technicznym odebranego pojazdu, przeprowadzić obsługę codzienną, usunąć zauważone niedomagania, usterki i braki i dopiero potem pojazd może być użytkowany.

Jakież czynności musi wykonać kierowca podczas przeglądu pojazdu i w jakiej kolejności, aby niczego nie przeoczyć, o niczym nie zapomnieć, a cały przegląd wykonać szybko, sprawnie i możliwie w krótkim czasie.

Trzeba więc sprawdzić:

1. Ilość paliwa w zbiorniku, szczelność zbiornika i przewodów oraz uzupełnić zbiornik paliwem.
2. Ilość i jakość oleju w silniku, skrzynce biegów, w tylnym moście i obudowie przekładni kierowniczej. Uzupełnić poziom oleju lub wymienić na świeży.
3. Ilość i czystość wody w chłodnicy; uzupełnić poziom lub wymienić wodę.
4. Stan izolacji przewodów elektrycznych; przetarte miejsca zaizolować.
5. Stan i stopień naładowania akumulatorów, za pomocą woltomierza widełkowego; sprawdzić poziom elektrolitu.
6. Uruchomić silnik i wysłuchać jego pracę.
7. Sprawdzić czy ciśnienie oleju i ładowanie akumulatora jest normalne (sprawdzać trzeba po rozgrzaniu silnika).
8. Działanie wszystkich świateł, kierunkowskazów i wycieraczek szyb. Zapoznać się z rozmieszczeniem bezpieczników, ich ilością i rodzajem.
9. Ilość płynu hamulcowego w głównym cylindrze hamulcowym.
10. Całość resorów; dokręcić obluzowane śruby i nakrętki.
11. Zapoznać się z tablicą rozdzielczą, szczególnie z przełącznikami światła, aparatami mierniczymi i innymi urządzeniami.
12. Odbyć próbną jazdę dla sprawdzenia działania hamulców, łatwości przełączania biegów, luzu koła kierownicy, pedału sprzęgła i hamulca oraz mocy silnika (przy jeździe pod górę).
13. Sprawdzić czystość pojazdu.
14. Zdjąć wszystkie koła, rozmontować ogumienie (łącznie z kołem zapasowym), obejrzeć opony i dętki. Oczyścić opony wewnątrz i sprawdzić czy płótno nie jest przetarte lub popękane; posypać dętkę i wnętrze opony talkiem, założyć ogumienie i napompować dętki do normalnego ciśnienia.
15. Sprawdzić narzędzia kierowcy, ich stan ilościowy i jakościowy oraz wyposażenie pojazdu i jego rozmieszczenie. Zwrócić uwagę czy podnośnik działa sprawnie (zwłaszcza hydrauliczny).



16. Sprawdzić dokumenty odebranego pojazdu.

O wszelkich wątpliwościach co do stanu technicznego mechanizmów trzeba natychmiast meldować przełożonemu. Po sprawdzeniu przełożony zadecyduje o dalszym postępowaniu, tzn. czy usunąć niedomagania we własnym zakresie, czy też przekazać pojazd do naprawy w parkowej stacji obsługi.

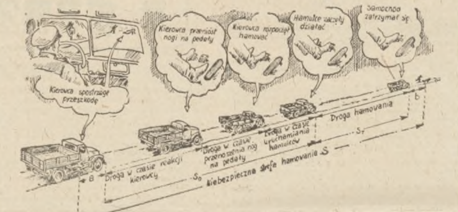
Dla zaznajomienia się z nowoprzyjętym pojazdem, którego ogólny stan techniczny jest dobry oraz dla wykonania wyżej wymienionych czynności, doświadczony kierowca potrzebuje jednego dnia. Czas ten może być skrócony, jeśli nowy kierowca odbiera pojazd bezpośrednio od poprzedniego kierowcy, który poinformuje go o stanie technicznym pojazdu i jego usterkach.

Zaniedbanie wykonania podanych wyżej czynności może być przyczyną wypadku, za który odpowiedzialność ponosi kierowca, gdyż nie przygotował należycie pojazdu, lub przełożony, który uniemożliwił kierowcy wykonania koniecznych czynności.

Widzicie więc, że źle postępuje kierowca, który po objęciu samochodu używanego natychmiast wyrusza w drogę, a jeszcze gorzej postępuje jego przełożony, który mu na to pozwala. Pamiętajcie, że nie znając stanu technicznego obejmowanego pojazdu nie wolno pod żadnym pozorem wyruszać w drogę

W. F.

Co wiesz o drodze hamowania twego samochodu



Prowadzenie samochodu po dobrej odkrytej drodze nie jest trudne. Łatwość ta kryje jednak w sobie — szczególnie dla mniej doświadczonych kierowców — dużo ukrytego niebezpieczeństwa, jeśli zapominają oni o koniecznej ostrożności i rozwijają zbyt dużą szybkość.

Jak widać z rysunku od momentu spostrzeżenia niebezpieczeństwa przez kierowcę do chwili początku hamowania upływa pewien okres czasu, podczas którego kierowca musi wykonać niezbędne czynności, a samochód przejedzie pewien odcinek drogi. Ten odcinek drogi zależy przede wszystkim od szybkości reakcji psychicznej kierowcy. Wielkość jego stosunkowo nie wiele zmienia się ze zmianą szybkości samochodu

Od początku hamowania do całkowitego zatrzymania się samochodu przebywa on pewien odcinek drogi zwany drogą hamowania. Otóż musimy sobie uświadomić, że nadmierna szybkość znacznie zwiększa możliwość wypadku, gdyż ze wzrostem szybkości droga hamowania wzrasta w kwadracie tzn. jeśli szybkość wzrośnie dwukrotnie, droga hamowania wzrośnie czterokrotnie, jeśli szybkość powiększymy trzy razy, droga hamowania wzrasta dziewięciokrotnie. Przykładowo: przy szybkości 30 km/godz. droga hamowania na suchym asfalcie i szosie wynosi 5,9 m. Przy szybkości 60 km/godz. droga hamowania wzrasta do 23,6 m, a przy szybkości 100 km/godz. będzie ona wynosić aż 65,5 m. Oczywiście droga hamowania znacznie wzrośnie przy jeździe po mokrym asfalcie lub szosie, a jeszcze więcej przy ośnieżonych drogach w warunkach zimowych.

Jak z powyższego wynika droga hamowania zależy od szybkości samochodu, rodzaju nawierzchni i jej stanu, od ciężaru samochodu, konstrukcji i stanu hamulców, typu i stanu opon oraz od pochylenia drogi.

Co należy, A CZEGO NIE WOLNO ROBIĆ Żołnierzowi-kierowcy

Żołnierza-kierowcę w naszym ludowym wojsku cechować muszą wysokie zalety bojowe i moralne. Musi on być ponadto doskonale wyszkolony pod względem ogólnowojskowym, politycznym i fachowym, zamiłowany w swoim zawodzie, zdyscyplinowany, wytrzymały na trudy, śmiały, a jednocześnie rozważny. W działaniach bojowych współczesnych wojsk żołnierz-kierowca może niejednokrotnie znaleźć się wobec nieprzyjaciela, dlatego też powinien znać sposoby walki, doskonale władać swą bronią i dobrze orientować się w terenie.

Żołnierz-kierowca obowiązany jest ściśle przestrzegać następujących 10 zasad:

1. Stale troszczyć się o stan techniczny swego pojazdu.
2. Doskonale znać jego budowę i rozumieć współpracę poszczególnych zespołów i mechanizmów.
3. Przed wyjazdem z parku dokonywać przeglądu codziennego i usuwać wszystkie zauważone usterki i braki.
4. Wyjeżdżając nie zapominać zabierać w drogę potrzebne dokumenty.
5. Po powrocie do parku doprowadzić pojazd do gotowości natychmiastowego użycia. Zanim tego nie zrobi, nie ma prawa udać się na spoczynek.
6. W okresie mrozów pamiętać o przepisach traktujących o ochronie silnika przed uszkodzeniem wskutek zamrożenia i nie zapominać zabierać w drogę łańcuchów przeciwślizgowych i wyposażenia saperskiego.
7. Ściśle przestrzegać przepisów o ruchu kołowym na drogach publicznych i w miastach. Unikać szybkiej jazdy, by nie spowodować wypadku. Nie dopuszczać do przeciążenia pojazdu
8. Nikomu nie oddawać kierownicy.
9. W razie wypadku nawet niezawinionego, natychmiast się zatrzymać i udzielić pomocy poszkodowanym. Po wypadku sprawdzić, czy stan techniczny pojazdu pozwala na dalszą jazdę.
10. Nie wykonywać osobiście poważniejszych napraw, lecz meldować przełożonemu o zauważonych usterkach i prosić o ich usunnięcie. W okresie docierania przestrzegać przepisów, mających na celu prawidłowe dotarcie pojazdu.

Ale oprócz tych przykazań każdy kierowca powinien wiedzieć i pamiętać, czego nie wolno mu czynić i czego należy zawsze wystrzegać się. A więc nie wolno:

1. Prowadzić pojazd mechaniczny w stanie wskazującym na użycie alkoholu lub innego podobnie działającego środka.
2. Uciekać z miejsca wypadku.
3. Szybko i brawurowo jeździć w ogóle, a tym bardziej w miejscach, gdzie szybkość należy ograniczyć.
4. Usuwać we własnym zakresie uszkodzeń powstałych w następstwie wypadku.
5. Jeździć pojazdem uszkodzonym, gdy uszkodzenia te wpływają na bezpieczeństwo jazdy lub stan techniczny pojazdu.
6. Wyjeżdżać z parku pojazdem należycie nie przygotowanym.
7. Palić tytoniu w czasie prowadzenia pojazdu. Palenie bowiem rozprasza uwagę oraz może spowodować zaprószenie oka.
8. Trzymać łokcia opartego o krawędź otwartego okna drzwi.

Przestrzeganie powyższych przykazań i zakazów stanowi najkrótszą drogę do otrzymania zaszczytnego miana i odznaki „Wzorowy Kierowca".

(cz)

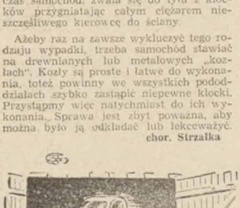
Wymieniamy DOŚWIADCZENIA

Zdawałoby się, że nie ma nic prostszego, jak postawienie czystego i przygotowanego do konserwacji samochodu na klocki. Tak jednak nie jest.

A oto przykład. Kierowca uniósł już podnośnikiem przód samochodu, przesuwa się teraz pod tylny most i na chwilę wychodzi spod samochodu, by rozprostować kości i odpocząć. W tym momencie zsuwający się stopniowo przez cały czas samochód, zwala się do tyłu z klocków przygniatając całym ciężarem nieszczęśliwego kierowcę do ściany.

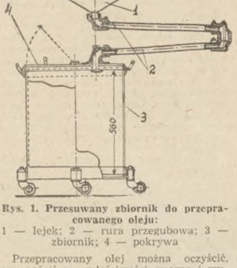
Ażeby raz na zawsze wykluczyć tego rodzaju wypadki, trzeba samochód stawiać na drewnianych lub metalowych „kozłach". Kozły są proste i łatwe do wykonania, toteż powinny we wszystkich pododdziałach szybko zastąpić niepewne klocki. Przystąpmy więc natychmiast do ich wykonania. Sprawa jest zbyt poważna, aby można było ją odkładać lub lekceważyć.

chor. Strzałka



CHCESZ ZAOSZCZĘDZIĆ OLEJ? przeczytaj!

Wiemy, że olej wlany do silnika traci swe właściwości smarne i z biegiem czasu, jako przepracowany i nie nadający się do dalszego smarowania powinien być zamieniony na świeży.



Rys. 1. Przesuwany zbiornik do przepracowanego oleju:
1 — lejek; 2 — rura przegubowa; 3 — zbiornik; 4 — pokrywa

Przepracowany olej można oczyścić, przywrócić mu właściwości smarne i wykorzystać ponownie do smarowania silnika. Czynności te nazywamy regeneracją oleju.

W Związku Radzieckim, gdzie regeneracja oleju jest obowiązkowa, (przy czym zgodnie z istniejącą ustawą musi być regenerowane co najmniej 25% całości przepracowanego oleju) istnieje wiele sposobów regenerowania oleju, które prawie całkowicie przywracają mu jego właściwości. Jednak regeneracja może dać dobre wyniki tylko wtedy, kiedy przestrzega się ustalonych zasad zbierania przepracowanego oleju; zasady te, które obowiązany jest znać każdy kierowca są następujące.

Każdy gatunek oleju należy zbierać oddzielnie; w żadnym przypadku nie wolno mieszać różnych gatunków oleju albo olejów jednego gatunku, ale zebranych z silników, pracujących na różnych rodzajach paliwa. Takie bowiem mieszanie czyni olej niezdatnym do użytku, a regeneracja nie daje pożądanych wyników.

Dla każdego gatunku oleju powinno być przeznaczone osobne naczynie, na którym dużymi literami musi być napisany gatunek przepracowanego oleju.

Jeżeli samochód jest uniesiony podnośnikiem albo postawiony na pomoście względnie na kanale przeglądowym, wówczas do spuszczania oleju w garażach radzieckich stosuje się przesuwany zbiornik pokazany na rys. 1. Zbiornik podsuwa się jak najbliżej do samochodu, a lejek 1 rury przegubowej 2 podstawia się pod otwór spustowy miski olejowej silnika. Olej przez lejek i rurę spływa do zbiornika 3. W górnej części zbiornika znajduje się otwór zamykany odchylną pokrywą 4, przez który można wlewać do zbiornika przepracowany olej zebrany do wiader lub innych naczyń. Pojemność takiego zbiornika wynosi 110 l oleju.

Do spuszczania oleju z samochodu nie uniesionego nad poziom podłogi służy specjalne naczynie pokazane na rys. 2, zaopatrzone w siatkę 1 i długą rękojeść 2. Naczynie podsuwa się pod otwór spustowy miski olejowej silnika i olej ścieka wprost na siatkę. Przez otwór 3 olej wylewa się z naczynia do dużego zbiornika, w którym przechowuje się go przed odesłaniem do regeneracji.

Naczynia przeznaczone do zbierania przepracowanego oleju muszą być czyste, w przeciwnym bowiem razie olej jeszcze bardziej się zanieczyści. Do tych naczyń nie wolno wlewać benzyny, nafty i innych paliw.

Trzeba pamiętać, że olej zlany we właściwym czasie łatwiej regeneruje się aniżeli ten, który pracował w silniku ponad normę.



Rys. 2. Naczynie do zlewania przepracowanego oleju:
1 — siatka; 2 — rękojeść; 3 — otwór do wylewania z naczynia oleju

Pomożemy Ci w pracy

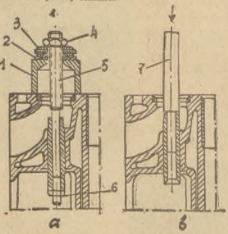
PRZYWRÓCENIE SZCZELNOŚCI ZAWORÓW I NAPRAWA GNIAZD ZAWOROWYCH SAMOCHODU „LUBLIN"

W wyniku szkodliwego działania gazów spalinowych i korozji oraz powstawania na przylgniach osadu węglowego, zawory z biegiem czasu tracą szczelność. Nieszczelność ta przy prawidłowych odstępach między zaworami i popychaczami oraz normalnym działaniu układu zasilania i zapłonowego ujawnia się charakterystycznymi trzaskami („strzelaniem") w gaźniku lub tłumiku oraz nierówną (przerywaną) pracą silnika na wolnych obrotach pod obciążeniem. Silnik traci przy tym moc.

Szczelność zaworów przywracamy przez docieranie ich lub przez szlifowanie i następnie docieranie. Docieranie jak i szlifowanie można przeprowadzać na silniku bez zdejmowania go z samochodu. Zawory należy również docierać przy każdej wymianie pierścieni tłokowych.

Przed rozpoczęciem docierania trzeba wykonać następujące dodatkowe czynności:

1. Spuścić wodę z układu chłodzenia.
2. Zdjąć głowicę cylindrów i uszczelkę.
3. Zdjąć przewód ssąco-wydechowy, po uprzednim odłączeniu od niego rury wlotowej tłumika i rury odprowadzającej gazy z kadłuba silnika.
4. Zahamować samochód ręcznym hamulcem, podłożyć pod tylne koła kliny i oprzeć przednią oś na kozłach.
5. Zdjąć przednie prawe koło i prawy błotnik.
6. Zdjąć obydwie pokrywy komory popychaczy.
7. Zasłonić czystymi końcami bawełnianymi otwory w dnie komory popychaczy, ażeby kliny miseczki sprężyny zaworowej nie dostały się przez otwory do miski olejowej silnika.



Rys. 1
Wyciskanie prowadnic zaworowych:
1 — korpus ściągacza; 2 — oporowe łożysko kulkowe; 3 — podkładka; 4 — nakrętka; 5 — trzon ściągacza; 6 — nakrętka oporowa; 7 — wybijak

8. Zdjąć sprężyny zaworowe i obowiązkowo oznaczyć zawory, aby nie zamienić je przy składaniu.
9. Dotrzeć zawory.

Zawory dociera się za pomocą zwykłej docieraczki ręcznej. Trzeba podkreślić, że podczas docierania z roboczych powierzchni gniazd nie należy zdejmować nadmiaru metalu, gdyż skróciłoby to możliwą liczbę napraw gniazd, a tym samym zmniejszyło ogólny okres służby silnika.

Jakość dotarcia sprawdzamy farbą lub za pomocą specjalnego przyrządu i powietrza wprowadzanego do kadłuba. W tym przypadku przylgnie zaworu muszą być wytarte do sucha, a zawory dociśnięte do gniazd ręką lub sprężyną zaworową, ustawioną na miejscu. Powietrze doprowadza się przez rurkę włożoną do gumowej poduszki, przyciśniętej do okna kanału sprawdzanego zaworu. Przed wprowadzeniem powietrza do kanału, dokoła grzybka sprawdzanego zaworu nalewamy małą ilość nafty. W razie nieszczelności na obwodzie grzybka powstają pęcherzyki powietrza.

Przed rozpoczęciem docierania trzeba przekonać się czy miseczka sprężyny zaworu nie jest spaczona, a gniazdo i grzybek zaworu nie są nadpalone. Jeżeli uszkodzenia te istnieją, to docieranie zaworów nie ma żadnego sensu, gdyż tym sposobem szczelności nigdy nie przywrócimy. W tym przypadku trzeba szlifować gniazda, a zużyte zawory wymienić na nowe.

Docieranie zaworów może być celowe tylko wtedy, jeżeli odstęp między trzonkiem zaworu a prowadnicą nie przekracza 0,2—0,25 mm, w przeciwnym razie zawory i prowadnice należy wymieniać na nowe.

Wymieniając zawory i prowadnice należy:

1. Wycisnąć zużyte prowadnice i zamienić je na nowe. Na rys. 1 pokazano dwa sposoby wyciskania zużytych prowadnic zaworów: a) specjalnym ściągaczem i b) za pomocą wybijaka z trzpieniem prowadzącym ustawionym w otworze. W pierwszym przypadku prowadnicę wyciąga się do góry, w drugim — wybija się na dół, jak pokazuje to strzałka na rysunku. Nowe prowadnice wciskane są od góry. Głębokość wcisku musi być tak obliczona, aby odległość od górnych czołowych powierzchni prowadnic do górnej płaszczyzny kadłuba silnika wynosiła 22 mm.
2. Rozwiercić nowe prowadnice zaworów ssących i wydechowych do średnicy $9^{+0{,}022}$ mm. Przy tym musi być zachowana współśrodkowość rozwiercanego otworu ze stożkową powierzchnią obsady zaworu w granicach 0,05 mm sprawdzana czujnikiem.
3. Dotrzeć zawory do gniazd. Znacznie zużyte gniazda zaworów trudno naprawić przez docieranie. Ze względu na wysoką twardość wymienne gniazda zaworów wydechowych można naprawiać jedynie przez szlifowanie.

W tym celu należy korzystać ze specjalnego przyrządu składającego się z: silnika elektrycznego wyposażonego w dwa typy kamieni szlifierskich (dla zgrubnego i wykańczającego szlifowania), z katem przy wierzchołku stożka 90⁰, przyrządu do ostrzenia kamieni, specjalnego nawiertaka, oprawki i czujnika do sprawdzania współśrodkowości gniazd z otworami w prowadnicach zaworów.

(d. c. w następnym numerze)

Ze świata Nowa TECHNIKA

Piąty 5-letni plan gospodarczy ZSRR, zgodnie z dyrektywami XIX Zjazdu KPZR, postawił przed radzieckimi konstruktorami, inżynierami i robotnikami fabryk samochodowych poważne zadania, nie tylko ilościowego rozwoju produkcji, ale przede wszystkim w dziedzinie dalszego doskonalenia konstrukcji samochodów i ciągników.

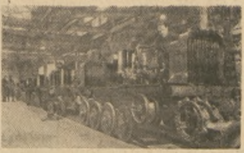
Modernizuje się więc samochód ciężarowy Zis-150 w celu przedłużenia okresu używalności jego części i zespołów (tylny most, przednia oś, rama itp.). Zwiększa się moc silnika oraz ładowność.

Prowadzone są również prace zmierzające do zwiększenia ładowności samochodu Gaz-51 do 3 ton przy jednoczesnym zmniejszeniu jego ciężaru. Uwzględniając potrzeby gospodarki narodowej, konstruktorzy radzieccy opracowują obecnie zupełnie nowy typ samochodu o ładowność 1,5 tony.

Nie mniejsze zadania stoją przed radzieckim przemysłem motoryzacyjnym w zakresie budowy pojazdów osobowych. Produkcja tych pojazdów ma wzrosnąć o 49 proc.

Już w niedługim czasie przewiduje się udoskonalenie samochodu „Pobieda". Planowana jest zmiana silnika na bardziej ekonomiczny o mocy 65 — 70 KM oraz zmiana nadwozia na bardziej nowoczesne i wygodne; równocześnie zostanie zmniejszony ciężar własny pojazdu. Prace modernizacyjne obejmują również samochód „Moskwicz", który po unowocześnieniu będzie miał przestronne nadwozie o ładnych opływowych liniach. Nowy silnik tego samochodu będzie miał moc 37 KM.

Dotychczasowy szybki rozwój przemysłu budowy samochodów jest gwarancją, że nowe zadania ludzie radzieccy wykonają tak, jak nakazuje im ambicja twórców przodującego w świecie przemysłu motoryzacyjnego



Po zakończeniu wojny fabryka traktorów w Kirowie rozpoczęła pokojową produkcję maszyn. Na zdjęciu: montaż traktorów przeznaczonych do pracy w lesie; traktory te podciągają spiłowane drzewa do miejsca ładowania, ułatwiając tym samym pracę ludziom.

MOTOCYKLISTO!

pamiętaj o zasadach

OBSŁUGI MOTOCYKLA M-72

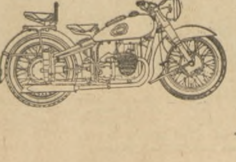
Ażeby utrzymać motocykl w sprawnym stanie technicznym, należy starannie go obsługiwać, by zapobiec powstawaniu wszelkich uszkodzeń i niedomagań.

Obsługa motocykla M-72 obejmuje: codzienną obsługę, sprawdzenie kontrolne oraz przegląd techniczny Nr 1 i 2.

Obsługa codzienna odbywa się po powrocie motocykla do parku; w czasie obsługi należy:

1. **Uzupełnić benzynę w zbiorniku i olej w silniku;**
2. **Oczyścić motocykl i wózek z błota, kurzu, śniegu i jeśli trzeba — umyć;**
3. **Sprawdzić:**
   - **umocowanie przednich widełek na ramie i stan ich sprężyn;**
   - **stan poprzecznych i podłużnych amortyzatorów przednich widełek;**
   - **luz osiowy piast kół (nie powinien się ujawniać);**
   - **stan opon i ciśnienie w dętkach;**
   - **umocowanie cylindrów i ich głowic, gaźników, rur wydechowych i tłumików.**
   - **umocowanie i stan akumulatora, prądnicy, sygnału dźwiękowego, włącznika latarni przedniej i przewodów;**
   - **dociągnięcie śrub i nakrętek mocujących obudowę skrzynki biegów;**
   - **działanie sprzęgła (w razie potrzeby wyregulować luz pedału);**
   - **umocowanie błotników i koła zapasowego, siodełek, podstawek i podnóżków, naciągnięcie i stan ilościowy szprych, sprawność sprężyn zawieszenia tylnego koła i osłon ochronnych zawieszenia;**
   - **stan ramy motocykla i wózka, przymocowanie wózka do ramy motocykla i dociągnięcie nakrętek;**
   - **działanie wszystkich dźwigni sterujących;**
   - **czy nie podcieka benzyna i olej w miejscach połączenia przewodów;**
   - **pracę silnika i działanie hamulców (w ruchu motocykla);**
   - **stan faktyczny narzędzi kierowcy i ich ułożenie, a w razie potrzeby, i stan ilościowy części zapasowych.**

(d. c. w następnym numerze)



Uwaga magazynierzy

Jak przechowywać materiały gumowe

Przechowywanie materiałów gumowych jest nie mniej ważne od przechowywania innych materiałów technicznych i sprzętu samochodowego. Pomieszczenia, w których przechowuje się materiały gumowe muszą zabezpieczać je przed wpływami niskiej i wysokiej temperatury, jak również przed szkodliwym działaniem promieni słonecznych.

Materiały gumowe przechowuje się w pomieszczeniach suchych i przyciemnionych przez oszklenie okien czerwonymi lub żółtymi szybami. Temperaturę magazynu należy utrzymywać w granicach od +10° do 20°, przy wilgotności powietrza od 50% do 80%. Temperaturę mierzy się termometrem, a wilgotność powietrza wilgociomierzem, który wskazuje wilgotność względną, wyrażoną procentową zawartością pary wodnej w powietrzu.

W celu stworzenia dobrych warunków przechowywania i ułatwienia magazynowania materiałów gumowych stosuje się specjalne urządzenia, jak: stojaki, służące do przechowywania opon i półki (wieszaki) do przechowywania dętek. Opony w stojakach ustawia się w pozycji pionowej, jedna obok drugiej, tak aby nie dotykały się wzajemnie.

Zależnie od wymiarów i stopnia wykorzystania pomieszczenia opony mogą być układane w dwóch lub trzech poziomych warstwach. Ogumienie przechowuje się zasadniczo w kompletach, tzn. dętki po lekkim napompowaniu i uprzednim dokonaniu wałściwej ich konserwacji powinny być włożone do opon.

Wszystkie materiały gumowe po pewnym czasie tracą swoje właściwości, wobec czego został ustalony dopuszczalny czasokres ich przechowywania. Do użytkowania należy wydawać z magazynu materiały najdłużej przechowywane, aby czas od daty wyprodukowania materiału do daty jego wydania z magazynu nie przekraczał 4 lat dla ogumienia i węży gumowych, 2 lata — dla łatek na gorąco i 6 miesięcy — dla gumy surowej.

W okresie przechowywania materiały gumowe muszą być odpowiednio konserwowane. Środkiem konserwacyjnym jest talk techniczny. Wyrobów gumowych nie należy myć przed konserwowaniem. Powierzchnię naciera się i przesypuje talkiem; stan otalkowania sprawdza się raz w miesiącu . Opony ustawiane w stojakach należy raz w miesiącu obracać w celu zmiany punktu oparcia. Drobne wyroby gumowe przechowuje się w skrzynkach lub szczelnie zamkniętych szufladach. Gumowe przewody elektryczne przechowuje się zwinięte w krążki, otalkowane, przy czym krążki owija się taśmą z czarnego papieru i układa na półkach najwyżej w 3 warstwach. Gotowe zespoły przewodów, których zewnętrzną powierzchnię stanowi guma, np. przewody zapłonowe, przechowuje się na półkach w tych samych warunkach jak i inne wyroby gumowe, to jest w przyciemnionych pomieszczeniach. Końce przewodów po zaparafinowaniu owija się papierem pergaminowym i obwiązuje sznurkiem.

por. Z. B.

RACJONALIZATORZY przy pracy

NOWY SPOSÓB WYMONTOWYWANIA ŁOŻYSK ZE SKRZYNKI BIEGÓW SAMOCHODU STAR-20

Dotychczasowy sposób wymontowywania łożysk ze skrzynki biegów Star-20 polegał na wybijaniu ich specjalną łyżką. Metoda ta nie była zadawalająca, ponieważ zdarzały się uszkodzenia łożyska. W praktyce były również wypadki uszkodzenia pierścieni, a nawet zgniecenia koszyczka.

Ob. Zieliński Ignacy z WZ Mot. opracował nowy sposób wymontowywania łożysk ze skrzynki biegów Star-20 polegający na zastosowaniu specjalnego ściągacza, przez co eliminuje się zupełnie uszkodzenia łożysk oraz przyśpiesza demontaż.

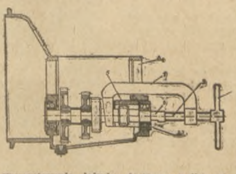
Ściągacz ten składa się z ramienia 1, śruby 2, zakończonej stopką 3 z pokrętką 4 oraz pierścienia dzielonego 5

Wymontowywanie łożyska wałka głównego A1 odbywa się w sposób następujący. Koła przesuwne biegu pierwszego i drugiego przesuwa się do przodu do zazębienia z kołem biegu drugiego na wałku posrednim. Na wałek główny zakłada się pierścień z wycięciem o szerokości równej średnicy wałka i dosuwa się go do łożyska tak by nie opierał się o uchwyty pierścienia sprężynującego, którym zabezpieczone jest łożysko.

Po ustawieniu pierścienia zakłada się ściągacz na wałek wycięciem ramienia, opierając równocześnie stopkę o koniec wałka głównego. Pokręcanie pokrętką powoduje wyciśnięcie łożyska.

Przed przystąpieniem do wymontowania łożyska A2 (patrz rys.) wałka pośredniego należy usunąć wałek i koło biegu wstecznego. Tok postępowania jest taki sam, jak przy wyciskaniu łożyska wałka głównego.

Równocześnie racjonalizator opracował przyrząd do ściągania obsady sprzęgła przesuwanego z wałka głównego skrzynki biegów Star-20.



Wymontowanie łożyska tocznego wałka pośredniego skrzynki biegów Star-20 za pomocą ściągacza:
A_1 — gniazdo łożyska wałka głównego; A_2 — łożysko wałka pośredniego; 1 — ramię ściągacza; 2 — śruba; 3 — stopka; 4 — pokrętka; 5 — pierścień z wycięciem

U BUDOWNICZYCH SAMOCHODU IFA F-9

Ma zgrabną opływową sylwetkę. Pięknie błyszczy jego brązowy lub niebieski lakier. Lśnią w słońcu metalowe ozdoby. Chodzi nam, jak zapewne domyślacie się, o nowoczesny, czteroosobowy samochód IFA F-9 produkcji Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Ostatnio coraz więcej tych samochodów ukazuje się na naszych drogach. Są one zaopatrzone, o ile zwróciliście uwagę, w tablice rejestracyjne z literą „H". Stanowią więc własność prywatną. Tak jest. Właścicielami ich są polscy robotnicy: górnicy, stoczniowcy, hutnicy, naukowcy, artyści, lekarze. To nasze ludowe państwo, chcąc wynagrodzić ofiarny trud najlepszych swych synów, zakupuje w NRD te nowoczesne samochody i umożliwia przodownikom pracy i racjonalizatorom nabycie ich na własność na dogodnych warunkach.

Może przypominacie sobie, jak w Dzień Górnika lub Dzień Hutnika setki samochodów IFA F-9 ustawiono na placu Wolności w Stalinogrodzie? Stamtąd właśnie odbierali je nasi najlepsi górnicy i hutnicy. Podobnie rzecz się miała w Gdańsku, gdzie na Święto Morza najlepsi stoczniowcy i pracownicy naszej marynarki również otrzymywali w przydziale samochody IFA. Teraz oni wszyscy dojeżdżają do pracy samochodami wyprodukowanymi przez robotników NRD, jeżdżą do teatrów i na koncerty, wyjeżdżają na niedzielne wycieczki i urlopy. I chociaż dbają i starannie konserwują posiadane pojazdy, jednak nie wszyscy być może wiedzą, w jakich warunkach zostały ich IFY wyprodukowane. Kto i gdzie w Niemieckiej Republice Demokratycznej nie żałował trudu swych rąk, aby polski robotnik mógł stać się posiadaczem tego pięknego samochodu. Na to pytanie odpowiemy obszernie w poniższym reportażu.

METRYKA SAMOCHODU IFA F-9

Znany więc na naszych drogach samochód IFA F-9 pochodzi z Zakładów Budowy Samochodów i Motocykli (Przedsiębiorstwo Państwowe) w Eisenach — EMW, z największej fabryki w Niemieckiej Republice Demorkatycznej, produkującej pojazdy mechaniczne.

Zakłady w Eisenach posiadają wieloletnią tradycję. Istnieją one od 55 lat i od tego czasu budują pojazdy mechaniczne. Obecnie Zakłady zatrudniają ponad 7500 robotników, techników i konstruktorów. Samochód osobowy IFA F-9 budowany jest seryjnie, gdyż wszystko od najmniejszej śrubki do silnika i nadwozia produkuje się w tych Zakładach (nie wyrabiają one jedynie ogumienia i instalacji elektrycznej).



Przodownik pracy, monter samochodowy H. Rose przy montażu silnika samochodowego.

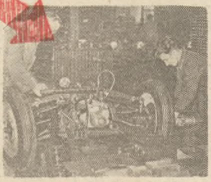


Półgodzinna próba każdego silnika na nowoczesnej hamowni pod kierunkiem technika J. Meira.

Zakłady EMW zajmują tak dużą przestrzeń, że można nazwać je oddzielnym miastem. Wiemy z jak dużej ilości najrozmaitszych części składa się każdy samochód. Nic więc dziwnego, że w „miasteczku samochodowym" EMW pracują ludzie w ogromnych halach o zupełnie różnych zawodach. Są tam giserzy (odlewnia części metalowych), tokarze i ślusarze, są stolarze i tapicerzy, są wreszcie lakiernicy, elektromonterzy, szklarze, no i monterzy samochodowi, pracujący przy składaniu na taśmie montażowej silników i innych zespołów w końcowej fazie produkcji. Mimo że rodzaj wykonywanej przez nich pracy jest często zupełnie różny, ma on jedną wspólną cechę — prawie wszystkie procesy produkcji samochodu IFA są zmechanizowane. Obojętnie czy chodzi o wielką 800-tonową prasę do wałów korbowych, czy o elektryczne śrubociągi, na taśmie montażowej wszystko odbywa się w sposób całkowicie zmechanizowany.

POMOGLI LUDZIE RADZIECCY

Szczególnie wzorową jest organizacja pracy w Zakładach EMW. Na tym odcinku fabryka w Eisenach stanowi wzór dla wielu innych przedsiębiorstw państwowych NRD



Jedna z faz montażu na taśmie. Robotnicy Franke i Eif dokręcają przednią oś do podwozia.

Widać, że dokonać tego mogli ludzie o wielkim zamiłowaniu do pracy i bogatym doświadczeniu w tej dziedzinie.

I rzeczywiście, byli to ludzie, dla których praca jest sprawą ambicji i zaszczytnym obowiązkiem, a mianowicie — ludzie radzieccy. Oni to wyposażyli Zakłady w najnowocześniejsze maszyny do budowy pojazdów mechanicznych. Fabryka posiada np. doskonałą hamownię do sprawdzania silników, kontrolującą dziennie o 35 silników więcej niż jej poprzedniczka.

Na oddziale produkcji kół zębatych znajdują się specjalne maszyny, za pomocą których można wyrabiać wszelkiego rodzaju koła zębate do budowy samochodów. I to, że wyposażone w takie urządzenia techniczne Zakłady EMW są dziś nie tylko największym, ale i najnowocześniejszym zakładem przemysłu samochodowego w NRD, przodującym również w dziedzinie zastosowania radzieckich metod produkcji, należy zawdzięczać przede wszystkim specjalistom radzieckim.

To oni bowiem przejęli w roku 1945 ten zniszczony w 70% obiekt przemysłowy pod swoją administrację i przekazali go w roku 1952 wraz z 65 innymi zakładami w ręce narodu niemieckiego, jako świetnie wyposażoną, na wskroś nowoczesną fabrykę pojazdów mechanicznych o dużej zdolności produkcyjnej.



Sprawnie odbywa się składanie skrzynki biegów na oddziale montażu.

NA HALACH PRODUKCYJNYCH ZAKŁADU EMW

Najpotężniejsze wrażenie w całej fabryce sprawia jednak olbrzymia, prawie 400 metrowa, hala taśmy montażowej, z której w krótkich odstępach czasu, zjeżdżają gotowe samochody. Dzięki sprawnej pracy robotników na poszczególnych stanowiskach, przyszły samochód co kilka metrów zmienia swój wygląd, i po licznych uzupełnieniach otrzymuje ostatnie wykończenie.

Wzdłuż taśmy montażowej rozmieszczone są stanowiska, na których leżą starannie poukładane i gotowe do użytku części, materiały i narzędzia. Przy nich robotnicy oczekują na każdy kolejny pojazd, i podczas gdy jedni zajęci są wykańczaniem wnętrza, przymocowują siedzenia, dokręcają tablice rozdzielcze, inni montują części zewnętrzne, jak latarnie przednie, kierunkowskazy, klamki i wycieraczki. Wszystko to odbywa się spokojnie i rytmicznie, aż do chwili, gdy gotowy pojazd opuści taśmę i zajmie miejsce w długim szeregu nowowyprodukowanych samochodów IFA F-9.

TYLKO W 100% SPRAWNE

Często do Zakładów EMW zgłaszają się odbiorcy osobiście po pojazdy zakupione w Centrali Handlu Samochodami. Muszą oni jednakże mieć nieco cierpliwości, gdyż każdy wychodzący poza bramę Zakładów samochód poddaje się, niezależnie od licznych kontroli podczas produkcji, jeszcze jednemu nadzwyczaj starannemu badaniu.

Zajmuje się tym zespół specjalnych doświadczonych kontrolerów. Wyjeżdżają oni nowymi samochodami na pobliską autostradę, która na długość 75 km służy do jazd próbnych. Przed wyjazdem nowy pojazd badany jest jeszcze na punkcie kontrolnym Nr 1, gdzie silnik, skrzynka biegów, zawieszenie i ogumienie sprawdza się precyzyjnymi aparatami.



Rozżarzone do białości żelazo formują wielkie młoty pneumatyczne.

Potem samochód odbywa kolejną, ostrą próbę w terenie. Pędzi pod górę, po chwili w dół, wykonuje gwałtowne, ostre skręty, nagle hamuje, cofa się itp. Po 30 km takiej jazdy następuje badanie kontrolne ponownie na punkcie Nr 1.

Podczas jazdy próbnej kierowca-kontroler uważnie przysłuchuje się każdemu szmerowi. Jego uwadze nie ujdzie najmniejsza nieregularność pracy silnika, najlżejszy zgrzyt w skrzynce biegów lub cichy stuk szyby, drzwi czy innej części nadwozia. Na specjalnym formularzu notuje on każdą uwagę i po powrocie do Zakładu oddaje go wraz z samochodem do wydziału odpowiedzialnego za usunięcie ewentualnego niedociągnięcia.

TROCHĘ DANYCH TECHNICZNYCH

Samochody IFA F-9 podlegają w fabryce nadzwyczaj sumiennej kontroli. Jeżeli dodamy jeszcze do tego wysokie wymagania techniczne, będziemy mieli prawdziwy obraz nowoczesnego samochodu osobowego, którym szczyci się przemysł motoryzacyjny Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Samochód ten — jak nam wiadomo — ma wiele nowoczesnych i oryginalnych, nigdzie przedtem nie stosowanych rozwiązań konstrukcyjnych.

Zasadniczej modernizacji tego pojazdu dokonano w samym układzie napędowym, a więc w silniku, skrzynce biegów i innych zespołach napędu. Trzycylindrowy, dwusuwowy silnik samochodu IFA F-9 chłodzony jest wodą; średnica cylindra wynosi 70 mm, skok tłoka — 78 mm.



W pracowniach konstruktorów wre nieustanna praca nad ciągłym ulepszaniem pojazdów.

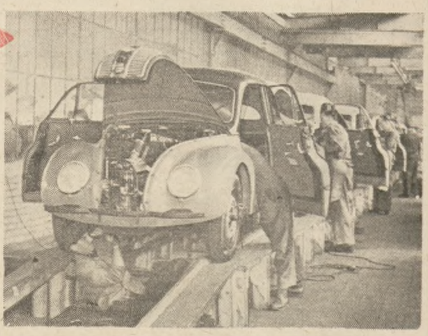
pojemność skokowa około 900 m^3. Moc silnika 30 KM przy 3800 obrotach na minutę. Samochód zużywa 8.5 litra benzyny na 100 kilometrów. W odróżnieniu od innych silników dwusuwowych IFA F-9 nie posiada oddzielnej miski olejowej, gdyż ta, jak i blok cylindrów odlana jest z jednego kawałka metalu. Smarowanie wewnętrznych części silnika następuje samoczynnie w najprostszy sposób poprzez dodanie do benzyny oleju silnikowego w stosunku 1:25. W celu zmniejszenia oporu powietrza nadwozie samochodu, zbudowane stali, ma opływowe kształty. Szybkość maksymalna wynosi 110 km na godzinę. Dzięki przedniemu napędowi samochód ten pewnie pokonuje zakręty. Samochód wyposażony jest w hydrauliczne hamulce działające na wszystkie koła. Zmiana biegów odbywa się wygodnie za pomocą dźwigni umieszczonej na tablicy rozdzielczej obok kierownicy.

W przyszłym roku samochód IFA F-9 będzie produkowany jako oszklona ze wszystkich stron limuzyna z zaokrągloną przednią szybą i biegnącymi wokół całego nadwozia szybkami z niettłukącego się szkła. Tym samym samochód otrzyma jeszcze ładniejszy wygląd.

×

My, kierowcy, szczerze cieszymy się z tak pomyślnego rozwoju przemysłu motoryzacyjnego naszych przyjaciół między Odrą i Łabą. Cieszy nas fakt stałego, niepowstrzymanego rozwoju, jaki niemiecka klasa robotnicza pod przewodnictwem Socjalistycznej Partii Jedności dokonała we wszystkich dziedzinach swej gospodarki. Dziś, gdy nasze narody łączy jedna wspólna i niezwyciężona idea walki o pokój i szczęśliwą przyszłość świata, świadomość, że na zachód od naszych granic motoryzacja demokratycznych Niemiec pracuje dla pokoju, posiada szczególne znaczenie. Kończąc ten reportaż z jednej z wielu fabryk przemysłu motoryzacyjnego NRD, chcemy życzyć naszym niemieckim przyjaciołom dalszego wspaniałego rozwoju ich fabryk budujących samochody, traktory, motocykle i inne pojazdy mechaniczne.

Stefan L. Strzałkowski



A oto końcowa faza produkcji. Za chwilę gotowy samochód marki IFA F-9 opuści halę fabryczną

„KIEROWCA" Wyd. Szefostwo Służby Samochodowej MON. Redaguje zespół. Adres Redakcji: Warszawa, Królewska 1; tel. 520-80 wew. 38-23
Administracja: Warszawa, ul. Grzybowska 77, Konto PKO I-91000, Zdjęcia w numerze: WAF, Zakł. Graf. Wyd. MON, W-wa. Zam. 1537 — CW-18380